

Wettbewerbsfaktoren von Kreuzfahrthäfen
—
untersucht am Fahrtgebiet Nordeuropa

Dissertation

zur

Erlangung des akademischen Grades

doctor rerum politicarum (Dr. rer. pol.)

der Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlichen Fakultät

der Universität Rostock

vorgelegt von:

Dipl.-Kffr. Kathrin Werner

aus Kühlungsborn

Rostock, Oktober 2015

Gutachter:

1. Gutachter:

Prof. Dr. Karl-Heinz Breitzmann
Universität Rostock (emeritiert)

2. Gutachter:

Prof. Dr. Martin Benkenstein
Institut für Marketing und Dienstleistungsforschung, Universität Rostock

Datum der Einreichung: 02. Oktober 2015

Datum der Verteidigung: 20. April 2016

Inhaltsverzeichnis

I.	ABBILDUNGSVERZEICHNIS	V
II.	TABELLENVERZEICHNIS	VIII
III.	ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	X
A	ZIELSTELLUNG UND METHODISCHES VORGEHEN	1
1	Relevanz der Thematik und Forschungsstand	1
2	Zielsetzung und Struktur	6
B	STELLUNG DER HÄFEN IN DER KREUZSCHIFFFAHRT	10
1	Zielstellung des Abschnittes	10
2	Hochseekreuzfahrten aus der Produktperspektive	10
2.1	Bedeutung der Produktperspektive von Kreuzfahrten für Häfen	10
2.2	Touristische Einordnung und Begriffsverständnis von Kreuzfahrten	11
2.3	Produktelemente von Kreuzfahrten	16
2.3.1	Merkmale des Kreuzfahrtschiffes	16
2.3.2	Merkmale der Kreuzfahrtroute	21
2.4	Produktbezogene Charakterisierung von Kreuzfahrtarten und Herleitung von Kreuzfahrtsegmenten	24
3	Kreuzfahrthäfen als Form von Seehäfen	28
3.1	Grundfunktion und Begriffsabgrenzung von Kreuzfahrthäfen	28
3.2	Gliederung von Hafenarten unter Berücksichtigung von Kreuzfahrt-Produktmerkmalen	33
3.2.1	Relevanz der Kreuzfahrt-Produktmerkmale für Häfen	33
3.2.2	Arten von Kreuzfahrthäfen und Beurteilung ihrer Abgrenzungskriterien	36
3.2.2.1	Inhaltliche Gliederungsansätze von Kreuzfahrt-Hafenarten	36
3.2.2.2	Charakteristik funktional-serviceorientierter Kreuzfahrt-Hafenarten	41

3.3	Hafenleistungen und erforderliche Fazilitäten in Turnaround- und Stopover-Häfen..	45
3.3.1	Leistungsstruktur in Kreuzfahrthäfen.....	45
3.3.1.1	Leistungsbereiche in Kreuzfahrthäfen im Vergleich zu Güterhäfen.....	45
3.3.1.2	Bedeutung des Umweltmanagements für Kreuzfahrthäfen.....	51
3.3.2	Gliederung und Stellenwert von Hafenfazilitäten	58
4	Routenplanung als Bestandteil der Kreuzfahrtplanung.....	65
4.1	Charakterisierung der Routenplanung.....	65
4.1.1	Begriff und Bedeutung der Routenplanung innerhalb der Kreuzfahrtplanung.....	65
4.1.2	Entscheidungsträger und Planungsebenen.....	67
4.2	Ablauf des Routenplanungsprozesses	70
4.3	Gliederung von Hafenwahlkriterien und Zuordnung zu Hafenbereichen	78
4.3.1	Gruppierung von Hafenwahlkriterien	78
4.3.2	Zuordnung von Hafenwahlkriterien zu Hafenleistungen und Hafenfazilitäten.....	81
C	ANFORDERUNGEN AN KREUZFAHRTHÄFEN IM FAHRTGEBIET NORDEUROPA.....	86
1	Zielstellung des Abschnittes	86
2	Charakterisierung des Fahrtgebietes Nordeuropa.....	86
2.1	Stellung Nordeuropas innerhalb der weltweiten Kreuzfahrtentwicklung.....	86
2.2	Nordeuropäische Kreuzfahrthäfen.....	94
2.2.1	Abgrenzung des Fahrtgebietes Nordeuropa.....	94
2.2.2	Charakteristik von Kreuzfahrthäfen in der Ostsee und im Nordland	96
3	Schwerpunkte und Design der Untersuchung von Routenplanung und Hafenwahl von Kreuzfahrtanbietern	105
3.1	Zentrale Forschungsfragen.....	105
3.2	Methode der Datenerhebung.....	106
3.3	Beschreibung der Untersuchungsobjekte	108
3.3.1	Recherche und Struktur der Grundgesamtheit	108
3.3.2	Charakterisierung der weltweiten Kreuzfahrtanbieter und ihrer Schiffe.....	111
3.4	Erhebungsinstrument und Untersuchungsablauf.....	116

4	Befragungsergebnisse zur Routenplanung von Kreuzfahrtanbietern	120
4.1	Charakterisierung der befragten Kreuzfahrtanbieter	120
4.1.1	Struktur der Befragten im Vergleich zur Grundgesamtheit	120
4.1.2	Bedeutung nordeuropäischer Fahrtgebiete für die Befragten	124
4.2	Dauer der Planung und Vermarktung von Kreuzfahrtrouten	130
4.3	Gründe für die Wahl nordeuropäischer Fahrtgebiete	133
5	Befragungsergebnisse zur Hafenwahl von Kreuzfahrtanbietern	137
5.1	Einfluss von Hafenwahlkriterien in Turnaround- und Stopover-Häfen	137
5.2	Einfluss von Hafenwahlkriterien in Abhängigkeit vom Kreuzfahrtsegment	140
5.3	Einfluss von Hafenwahlkriterien in Abhängigkeit von der Bedeutung nordeuropäischer Fahrtgebiete	145
5.4	Stellenwert neuer Häfen für die Hafenauswahl	149
5.5	Zeitpunkte der Planung von Hafenwahlkriterien	153
6	Zusammenfassung und Beurteilung zentraler Analyseergebnisse	158
D	SCHLUSSFOLGERUNGEN ZU WETTBEWERBSRELEVANTEN MAßNAHMENBEREICHEN IN NORDEUROPÄISCHEN KREUZFAHRTHÄFEN	164
1	Zielstellung des Abschnittes	164
2	Wettbewerbsfaktoren nordeuropäischer Kreuzfahrthäfen	164
3	Maßnahmen nordeuropäischer Kreuzfahrthäfen zur Verbesserung ihrer Wettbewerbsfähigkeit	167
3.1	Maßnahmefelder zur Attraktivitätssteigerung des Fahrtgebietes Nordeuropa	167
3.2	Maßnahmen zur Verbesserung der Wettbewerbsposition nordeuropäischer Kreuzfahrthäfen	172
3.3	Bedeutung der Langfristigkeit der Routenplanung für Hafenmaßnahmen	177
E	RESÜMEE	180
1	Zusammenfassung zentraler Untersuchungsergebnisse	180
2	Kritische Würdigung und Ausblick	189

IV. ANHANGVERZEICHNIS	194
------------------------------------	------------

ANHANG	196
---------------------	------------

V. LITERATURVERZEICHNIS.....	259
-------------------------------------	------------

I. Abbildungsverzeichnis

Abb. A-1:	Zusammenhang zwischen Routenplanung der Kreuzfahrtanbieter und wettbewerbsgerechter Gestaltung von Kreuzfahrthäfen	4
Abb. A-2:	Struktur und Teilzielstellungen der Arbeit	9
Abb. B-1:	Einordnung von Hochseekreuzfahrten im Rahmen des Schifftourismus	13
Abb. B-2:	Elemente von Landausflügen.....	15
Abb. B-3:	Kreuzfahrthäfen als Verkehrsknotenpunkt aus (teil-) prozessorientierter Sicht	31
Abb. B-4:	Kreuzfahrt-Hafenarten nach Funktionen und Serviceorientierung	42
Abb. B-5:	Umwelt-Prioritäten im europäischen Hafensektor im Laufe der Zeit	52
Abb. B-6:	Einordnung der Routenplanung in die Kreuzfahrtplanung	66
Abb. B-7:	Vier Ebenen der Kreuzfahrtroutenplanung in Bezug auf die Produktelemente Schiff und Route mit beispielhaftem Schiffseinsatz.....	69
Abb. B-8:	Prozess der Routenplanung innerhalb der Kreuzfahrtplanung für ein Fahrtgebiet.....	72
Abb. B-9:	Überschneidungen der Kreuzfahrtplanung von vier beispielhaften Kreuzfahrtzyklen	73
Abb. B-10:	Teilschritte des Routenplanungsprozesses von Kreuzfahrten.....	77
Abb. B-11:	Hafenwahlkriterien nach Bezug zum Hafen und Stellenwert der Anforderungen von Kreuzfahrtanbietern.....	80
Abb. B-12:	Gliederung von Kriterien der Hafenwahl in Kreuzfahrthäfen	82
Abb. C-1:	Entwicklung der weltweiten Kreuzfahrtflotte und der durchschnittlichen Schiffsgröße zwischen 1978 und 2013	87
Abb. C-2:	Entwicklung durchschnittlicher Schiffsgrößen und Passagierkapazitäten der weltweiten Kreuzfahrtflotte zwischen 1983 und 2013.....	88

Abb. C-3:	Entwicklung und Prognose der weltweiten Nachfrage nach Hochseekreuzfahrten und der internationalen Touristenankünfte	90
Abb. C-4:	Einsatz von Kreuzfahrtschiffen und Passagierkapazitäten in Europa gemessen an der weltweiten Kreuzfahrtflotte zwischen 2006 und 2013 ..	92
Abb. C-5:	Einsatz von Kreuzfahrtschiffen und Passagierkapazitäten in Nordeuropa gemessen an der weltweiten Kreuzfahrtflotte zwischen 2006 und 2013 ..	93
Abb. C-6:	Großgliederung Europas laut StAGN	95
Abb. C-7:	Nordeuropäische Kreuzfahrthäfen in den Fahrtgebieten Nordland und Ostsee	98
Abb. C-8:	Verteilung nordeuropäischer Kreuzfahrthäfen nach Fahrtgebiet und Hafenart	99
Abb. C-9:	Beschränkungen von maximalen Schiffsdimensionen in nordeuropäischen Kreuzfahrthäfen 2013 (Anzahl Häfen)	100
Abb. C-10:	Verteilung nordeuropäischer Kreuzfahrthäfen nach Größe und Fahrtgebiet 2013	101
Abb. C-11:	Entwicklung der Schiffsanläufe in nordeuropäischen Häfen nach Fahrtgebieten zwischen 2004 und 2013.....	102
Abb. C-12:	Geografische Größenverteilung von Kreuzfahrthäfen in Nordeuropa nach Anläufen 2013.....	103
Abb. C-13:	Entwicklung der Schiffsanläufe in Ostsee- und Nordlandhäfen nach Hafenarten zwischen 2004 und 2013	104
Abb. C-14:	Marktanteile der größten Kreuzfahrtunternehmen 2013 (Anteile der Passagierkapazität)	110
Abb. C-15:	Verteilung der Kreuzfahrtanbieter nach Schiffseinsatz innerhalb und außerhalb Nordeuropas im Jahr 2013	114
Abb. C-16:	Generelle Bedeutung ausgewählter Fahrtgebiete für befragte Kreuzfahrtanbieter	125
Abb. C-17:	Durchschnittliche Bewertung der Bedeutung der Fahrtgebiete bei hoher bzw. geringer Bedeutung der Fahrtgebiete Ostsee und Nordland.....	126

Abb. C-18:	Dauer des Routenplanungsprozesses und der Vermarktung befragter Kreuzfahrtanbieter nach Segment.....	131
Abb. C-19:	Dauer des Routenplanungsprozesses und der Vermarktung befragter Kreuzfahrtanbieter nach Flottengröße.....	132
Abb. C-20:	Dauer des Routenplanungsprozesses und der Vermarktung befragter Kreuzfahrtanbieter nach Bedeutung der Fahrtgebiete Ostsee und Nordland.....	133
Abb. C-21:	Gründe der Wahl nordeuropäischer Fahrtgebiete der befragten Kreuzfahrtanbieter 2013.....	135
Abb. C-22:	Gründe der Wahl nordeuropäischer Fahrtgebiete der befragten Anbieter nach Kreuzfahrtsegment 2013.....	136
Abb. C-23:	Einfluss von Hafenwahlkriterien nach Kreuzfahrtsegment	143
Abb. C-24:	Einfluss von Hafenwahlkriterien nach Bedeutung der Fahrtgebiete Ostsee und Nordland.....	147
Abb. C-25:	Wirkung von Hafenwahlkriterien bei der Routenplanung von Kreuzfahrtanbietern.....	149
Abb. C-26:	Einbezug neuer Turnaround- und Stopover-Häfen in die Routenplanung.....	150
Abb. C-27:	Bisherige und zukünftige Auswahl kleiner nordeuropäischer Kreuzfahrthäfen.....	152
Abb. C-28:	Wichtigkeit (Einflusshöhe) und relative Planungszeitpunkte von Hafenwahlkriterien	154
Abb. C-29:	Relative und absolute Planungszeitpunkte von Hafenwahlkriterien im Routenplanungsprozess nach Kreuzfahrtsegment	155
Abb. C-30:	Planungszeitpunkte von Hafenwahlkriterien für Anbieter größerer und kleinerer Schiffsflotten.....	157

II. Tabellenverzeichnis

Tab. B-1:	Spezifizierung des Kreuzfahrt-Produktelementes Schiff.....	17
Tab. B-2:	Größenbezogene Unterscheidungsmerkmale von Kreuzfahrtschiffen	18
Tab. B-3:	Spezifizierung der Kreuzfahrt-Produktelementes Route	22
Tab. B-4:	Hafenrelevante Merkmale der Kreuzfahrt-Produktelemente Schiff und Route	35
Tab. B-5:	Ausgewählte Ansätze zur Unterscheidung von Kreuzfahrthafenarten.....	38
Tab. B-6:	Typische Hafenleistungen.....	48
Tab. B-7:	Infrastruktur und Suprastruktur nach Leistungsgruppen in Kreuzfahrthäfen.....	63
Tab. C-1:	Veränderungen der weltweiten Kreuzfahrtflotte und durchschnittlicher Schiffsgrößen zwischen 1988 und 2013	89
Tab. C-2:	Entwicklung weltweiter Passagierkapazitäten und Passagierzahlen von Kreuzfahrten	91
Tab. C-3:	Anzahl Kreuzfahrthäfen in Nordeuropa nach Ländern und Fahrtgebieten 2013.....	97
Tab. C-4:	Kreuzfahrtanbieter und betriebene Schiffe nach Anbieterart weltweit im Jahr 2013.....	111
Tab. C-5:	Kreuzfahrtanbieter und betriebene Schiffe nach Produktsegmenten weltweit im Jahr 2013.....	112
Tab. C-6:	Kreuzfahrtanbieter und betriebene Schiffe nach Flottengröße 2013	113
Tab. C-7:	Verteilung des Schiffseinsatzes innerhalb und außerhalb Nordeuropas von Kreuzfahrtanbietern weltweit 2013	115
Tab. C-8:	Gegenüberstellung weltweiter und befragter Kreuzfahrtanbieter 2013 nach Anbieterart.....	121

Tab. C-9:	Gegenüberstellung weltweiter und befragter Kreuzfahrtanbieter 2013 nach Hauptsitz	121
Tab. C-10:	Gegenüberstellung weltweiter und befragter Kreuzfahrtanbieter 2013 nach Kreuzfahrtsegment	122
Tab. C-11:	Schiffskapazitäten und Flottengrößen befragter Kreuzfahrtanbieter nach Kreuzfahrtsegment	123
Tab. C-12:	Anzahl und Anteile befragter Kreuzfahrtanbieter mit hoher Bedeutung der Fahrtgebiete Ostsee und Nordland.....	127
Tab. C-13:	Kapazitäten und Größe von Schiffen und Flotten der befragten Kreuzfahrtanbieter 2013 nach Bedeutung der Fahrtgebiete Ostsee und Nordland	128
Tab. C-14:	Einschätzung der zukünftigen Entwicklung nordeuropäischer Fahrtgebiete nach Kreuzfahrtsegment	129
Tab. C-15:	Schiffseinsatz in und generelle Bedeutung von nordeuropäischen Fahrtgebieten.....	134
Tab. C-16:	Rangfolge des Einflusses von Hafenwahlkriterien auf die Wahl von Kreuzfahrthäfen.....	138
Tab. C-17:	Einfluss von allgemeinen und spezifischen Kriterien auf die Hafenwahl (Mittelwerte).....	139
Tab. C-18:	Rangfolge des Einflusses von Hafenwahlkriterien nach Kreuzfahrtsegmenten	141
Tab. C-19:	Rangfolge des Einflusses von Hafenwahlkriterien nach Bedeutung der Fahrtgebiete Ostsee und Nordland	146
Tab. D-1:	Gegenüberstellung generell einflussreicher Hafenwahlkriterien in Turnaround- und Stopover-Häfen	166

III. Abkürzungsverzeichnis

AAPA	American Association of Port Authorities
AFS	Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships Konvention (IMO)
BPO	Baltic Ports Association
BREA	Business Research & Economic Advisors
BSH	Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie
BWM	Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments Konvention (IMO)
CIA	Central Intelligence Agency
CLIA	Cruise Lines International Association
COLREG	International Regulations for Preventing Collisions at Sea Konvention (IMO)
d.	der; des
ECA	Emission Control Area
ECC	European Cruise Council
EEDI	Energy Efficiency Design Index
EG	Europäische Gemeinschaft
EMAS	Eco-Management and Audit Scheme
EMS	Environmental Management System
EPF	EcoPorts Foundation
ESPO	European Sea Ports Organisation
FAL	Facilitation of International Maritime Traffic Konvention (IMO)
geogr.	geografisch (-e, -er, -es)
ggü.	gegenüber
gt	gross tonnage (entspricht BRZ)
HAL	Holland America Line
HCC	Hanseatic Cruise Centers GmbH
HELCOM	Helsinki Commission
HERO	Hafen-Entwicklungsgesellschaft Rostock mbH
Hervorh.	Hervorhebung
HPA	Hamburg Port Authority
i. d. R.	in der Regel
i. e. S.	im engeren Sinn[e]
i. S. d.	im Sinne des/der
i. w. S.	im weiteren Sinn[e]
IAPH	International Association of Ports and Harbors
IBRD	International Bank for Reconstruction and Development
ICCA	International Cruise Council Australasia
IFC	International Finance Cooperation
IMO	International Maritime Organization
IPIECA	International Petroleum Industry Environmental Conservation Association
ISL	Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik; Institute of Shipping Economics and Logistics
ISPS	International Ship and Port Facility Security
lb l	lower berth (-s)
LC	Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter Konvention (IMO)
LHG	Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH
LNG	Liquefied Natural Gas
m.	mit

MARPOL	Marine Pollution
MSC	Mediterranean Shipping Company
NCL	Norwegian Cruise Line
NECA	Nitrogen Emission Control Area
o. J.	ohne Jahr[esangabe]
o. T.	ohne Titel[angabe]
o. V.	ohne Verfasser[angabe]
OCIMF	Oil Companies International Marine Forum
OECD	Organisation for Economic Cooperation and Development
ökonom.	ökonomisch (-e, -er, -es)
PERS	Port Environmental Review System
PM	particulate matter
PSA	Passenger Shipping Association
RCI	Royal Caribbean International
Ro/Ro	Roll on/Roll off
SAR	Maritime Search and Rescue Konvention (IMO)
SECA	Sulphur Emission Control Area
SEEMP	Ship Energy Efficiency Management Plan
SH	Stopover-Hafen
SOLAS	Safety of Life at Sea Konvention (IMO)
sonst.	sonstige[s]
StAGN	Ständiger Ausschuss für geographische Namen
SUA	Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation Konvention (IMO)
Tab.	Tabelle
TH	Turnaround-Hafen
TUL	Transport-, Umschlag-, Lagerleistungen
UGA	Umweltgutachterausschuss
UMS	Umweltmanagementsystem
UNWTO	World Tourism Organization
VDR	Verband Deutscher Reeder
VOC	volatile organic compounds
WTO	World Tourism Organization
z.	zur; zum

A Zielstellung und methodisches Vorgehen

1 Relevanz der Thematik und Forschungsstand

Die Kreuzfahrthäfen, die mit dem Wachstum der weltweiten Hochseekreuzschifffahrt an Bedeutung gewonnen haben und steigenden Anforderungen von Kreuzfahrtanbietern gerecht werden müssen, stehen im Mittelpunkt dieser Arbeit. Innerhalb einer Kreuzfahrt sind Häfen Stützpunkte der Schiffsversorgung bzw. -entsorgung und bilden den Ausgangspunkt für Landausflüge von Passagieren zu touristisch attraktiven Zielen.¹ Der anhaltende Boom von Kreuzfahrten verspricht positive wirtschaftliche Effekte für Häfen und Regionen. Die steigenden Schiffsanläufe immer größerer Schiffe und der damit verbundene starke Passagieranstieg in den Häfen führen jedoch auch zu besonderen Herausforderungen aufgrund negativer externer Effekte des Kreuzfahrttourismus, wie z. B. die Überfüllung von Häfen und Destinationen („overcrowding“) und damit verbundene Umweltbelastungen („passenger pollution“).²

Die Kreuzfahrtbranche wächst stärker als die Tourismusindustrie insgesamt.³ Dieses Wachstum äußert sich in einer Verzehnfachung der Kreuzfahrtpassagiere innerhalb der letzten 30 Jahre: Die Zahl weltweiter jährlicher Kreuzfahrtpassagiere lag in den frühen 1980er-Jahren unter 2 Mio., Anfang der 1990er-Jahre waren es bereits knapp 5 Mio., im Jahr 2002 rund 11 Mio. und seit 2011 sind es über 20 Mio. Kreuzfahrtpassagiere (2013: 21,3 Mio.).⁴ Ermöglicht wird diese positive Passagierentwicklung durch die weltweit gewachsenen Kreuzfahrtskapazitäten aufgrund der steigenden *Schiffszahlen* und *Schiffsgrößen*. Letzteres steht im Zusammenhang mit ökonomischen Zielsetzungen bzw. der deutlichen Kostensenkung pro Passagier durch das Ausnutzen von Größenvorteilen (economies of size).⁵ Die Zahl weltweit operierender Kreuzfahrtschiffe sowie deren Passagierkapazität verdoppelte sich in den letzten 30 Jahren (laut ISL: ca. 295 Schiffe mit durchschnittlich rund 1 500 Betten im Jahr 2013).⁶

¹ Kreuzfahrten sind ein *multi-port business*, denn zusätzlich zu den Ein- bzw. Ausschiffungshäfen wird immer eine bestimmte Anzahl weiterer Häfen angelaufen (laut CRUISE EUROPE mindestens zwei). Vgl. WTO (2003), S. 119; Cruise Europe (2008), S. 9.

² Vgl. European Commission (August 2009) [ONLINE], S. 1; PAPATHANASSIS/BECKMANN (2011), S. 156.

³ Vgl. Cruise Baltic (Januar 2007) [ONLINE], S. 17; PAPATHANASSIS/BECKMANN (2011), S. 155 f.

⁴ Datenbasis: CLIA, PSA und G. P. Wild (International): Vgl. PERUCIC (2007), S. 666; WTO (2003), S. 10; WTO (2010), S. 129; CLIA Europe (2014b) [ONLINE], S. 9.

⁵ Vgl. PEISLEY (2008), S. 2 f.; MARTI (1990), S. 159; PERUCIC (2007), S. 672 f.

⁶ Vgl. ISL (2013); ISL (Januar 2014) [ONLINE], S. 7.

Konkrete Prognosen deuten auf ein weiteres Wachstum des Kreuzfahrtmarktes hin: So werden für das Jahr 2024 über 30 Mio. Kreuzfahrtpassagiere bzw. ein Bettenangebot von 790 000 vorausgesagt (2013: 447 000).⁷ In ferner Zukunft wird eine Verdreifachung der gegenwärtigen Kreuzfahrtpassagiere für möglich gehalten.⁸

Kreuzfahrthäfen stehen untereinander im Wettbewerb um Schiffsanläufe und damit verbundene Passagierbesuche, denn die Ausgaben durch Kreuzfahrtreedereien, -touristen und Crewmitglieder führen zu beachtlichen *wirtschaftlichen Effekten* in den Häfen, Städten, Regionen und Ländern.⁹ Wirtschaftlich attraktiv ist die positive Entwicklung des Kreuzfahrttourismus demzufolge nicht nur für die Kreuzfahrtreedereien, sondern insbesondere für die Hafenstädte, z. B. durch die Schaffung von Arbeitsplätzen im Hafen oder im touristischen Dienstleistungsbereich.¹⁰ So gab es im Jahr 2013 in den ca. 250 europäischen Häfen im Rahmen von Kreuzfahrten insgesamt 31,2 Mio. Passagierankünfte (2005: 12,6 Mio.) und 15,2 Mio. Ankünfte von Crewmitgliedern, die während ihrer Hafenaufenthalte insgesamt geschätzte 3,8 Mrd. Euro ausgaben (2005: ca. 2,0 Mrd.).¹¹ Die gesamten *direkten Ausgaben* in der europäischen Kreuzfahrtbranche (von Kreuzfahrtunternehmen, Passagieren und Crew) und der daraus resultierende *wirtschaftliche Gesamtnutzen* für Europa (Berücksichtigung indirekter und induzierter Effekte, z. B. Schiffbau, Transport usw.) betrugen 2013 rund 16,2 bzw. 39,4 Mrd. Euro und haben sich seit 2005 fast bzw. etwas mehr als verdoppelt (8,4 bzw. 19,1 Mrd. Euro); die dadurch generierten Arbeitsplätze stiegen zwischen 2005 und 2013 von insgesamt 187 000 auf 339 400.¹² Die zukünftige wirtschaftliche Entwicklung wird mit geschätzten 60 Mrd. Euro wirtschaftlichem Gesamtnutzen und ca. 600 000 Arbeitsplätzen für das Jahr 2020 ebenfalls positiv gesehen.¹³

Um an diesem wachsenden Kreuzfahrtmarkt teilhaben zu können, sind für Kreuzfahrthäfen Informationen und Ansatzpunkte zur Stärkung ihrer Wettbewerbsposition von hoher Bedeutung. Dies zeigt die verfehlte Entwicklung Cuxhavens als „Wiege der deutschen Kreuzfahrt“: Versäumte Investitionen in den Anlagenerhalt und in das Marketing (z. B. Teilnahme an Kreuzfahrtmessen) werden als Ursache für den kontinuierlichen Rückgang

⁷ Vgl. PEISLEY (2014), S. 31.

⁸ Vgl. ISL (Januar 2014) [ONLINE], S. 6.

⁹ Vgl. ALDERTON (2008), S. 100; European Commission (August 2009) [ONLINE], S. 1; o. V. (2007), S. 10.

¹⁰ Vgl. BRAUN et al. (2002), S. 284; Cruise Baltic (Januar 2007) [ONLINE], S. 24.

¹¹ Vgl. CLIA Europe (2014b) [ONLINE], S. 7; G.P. Wild/BREA (Februar 2008) [ONLINE], S. 3.

¹² Anteile direkter Ausgaben: Ausgaben der Kreuzfahrtreedereien (43 %), Wertzuwächse im Schiffbau (25 %), Ausgaben der Passagiere und Crew (23 %) und Vergütung der Beschäftigten der Kreuzfahrtreedereien (9 %). Vgl. CLIA Europe (2014b) [ONLINE], S. 6 f. Daten für 2005 vgl. ECC (16.06.2011) [ONLINE], S. 5; G.P. Wild/BREA (Februar 2008) [ONLINE], S. 1; PEISLEY (2010), S. 178.

¹³ Vgl. European Commission (2011), S. 40; PEISLEY (2010), S. 177.

der Kreuzfahrtanläufe in Cuxhaven gesehen (von 26 Anläufen 2005 auf lediglich einen Anlauf 2013); die Potenziale des historischen Steubenhöft bzw. des ältesten noch aktiven Kreuzfahrtterminals in Europa wurden bzw. werden somit nicht ausgeschöpft.¹⁴ Die Wettbewerbsposition von Häfen wird bestimmt durch die Hafenwahl der Kreuzfahrtanbieter, die wiederum abhängig ist von verschiedenen anbieter- und hafenseitigen Faktoren sowie von eventuellen positiven Ausstrahlungseffekten attraktiver Häfen desselben Fahrtgebietes (z. B. St. Petersburg in der Ostsee).¹⁵

Im Hinblick auf die Wettbewerbsbetrachtung spielen Anforderungen von Kreuzfahrtanbietern an Kreuzfahrthäfen im Rahmen der Routenplanung eine besondere Rolle. Diese Anforderungen bestimmen den Einfluss verschiedener Hafenwahlkriterien, wovon die Entscheidung für bzw. gegen einen Hafen abhängt. Somit spiegeln sich die Anforderungen der Kreuzfahrtanbieter in den Prioritäten ihrer Hafenwahlkriterien wider. Dabei ist die Untersuchung von Hafenwahlkriterien eine wichtige Methode im Zusammenhang mit der Analyse der Wettbewerbsfähigkeit von Häfen.¹⁶ Bedeutend für Häfen sind sowohl die Einflusshöhe (Wichtigkeit) als auch die Zeitpunkte, zu denen diese Hafenwahlkriterien den höchsten Einfluss innerhalb der Routenplanung haben: Wichtige Kriterien wirken sich stark auf die Entscheidung für bzw. gegen einen Hafen aus und frühzeitig entscheidungsrelevante Kriterien führen u. U. zu einem frühen Ausschluss von Häfen – trotz optimaler Erfüllung der übrigen Kriterien. Solche entscheidungsrelevanten Kriterien deuten auf Maßnahmebereiche von Kreuzfahrthäfen hin, die *vor* Feststehen der Hafenwahl der Kreuzfahrtanbieter einen hohen Einfluss auf das Ergebnis dieser Routenplanung haben. Auf diesen Bereichen sollte demzufolge der Fokus eventuell notwendiger Anpassungen in Kreuzfahrthäfen liegen. In Abb. A-1 ist dieser thematische Zusammenhang zwischen der Routenplanung von Kreuzfahrtanbietern und den wettbewerbsfördernden Maßnahmen von Kreuzfahrthäfen dargestellt.

¹⁴ Vgl. Cuxhaven-Seiten (2013) [ONLINE]; Cuxhavener Nachrichten (19.04.2007) [ONLINE]. Als *erste Kreuzfahrt* gilt eine zweimonatige Mittelmeer-Rundreise der *Augusta Victoria* im Jahr 1891 mit 13 Anlaufhäfen ab/bis Cuxhaven; mit dieser Vergnügungsreise läutete Albert Ballin (damaliger Hapag-Direktor) die „Geburt des Seetourismus“ ein. Vgl. SCHÄFER (1998), S. 48; Hapag-Lloyd (o. J.) [ONLINE]. Der Begriff „Kreuzfahrt“ tauchte erst im Jahre 1960 in einer Pressemitteilung der Hanseatic (Hamburg-Atlantik-Linie) als Abgrenzung zum Linien- bzw. Transatlantikverkehr auf. Vgl. SCHROEDER (2002), S. 202.

¹⁵ Nach eigenen Berechnungen wurde St. Petersburg in deutlich über der Hälfte der Ostseerouten im Jahr 2009 angelaufen (ca. 66 Prozent bzw. 297 von 449 Routen ohne Color Line), gefolgt von Tallinn (62 %), Helsinki (54 %), Stockholm (51 %), Kopenhagen (49 %), Oslo (31 %) und Rostock-Warnemünde (19 %). Datenbasis bildet die Übersicht von „Kreuzfahrten weltweit 2009/2010“: o. V. (2008); ergänzt um weitere Ostsee-Kreuzfahrtangebote mit einer Gesamtzahl analysierter untersuchter Schiffsanläufe von 2 691 (ohne Passage Nord-Ostsee-Kanal und Jan-Mayen Passage).

¹⁶ Vgl. GI-TAE/SONG (2006), S. 410.



Abb. A-1: Zusammenhang zwischen Routenplanung der Kreuzfahrtanbieter und wettbewerbsge-rechter Gestaltung von Kreuzfahrthäfen

Quelle: eigene Darstellung

Zu dieser Thematik bietet die wissenschaftliche Literatur bisher unzureichende (aktuelle) Erkenntnisse; sowohl hinsichtlich der inhaltlichen Schwerpunktsetzung auf den Kreuzfahrthafen als auch bezüglich der Nutzbarkeit der Erkenntnisse für den Hafen. Dies gilt für die Kreuzfahrtforschung innerhalb der Tourismusbranche sowie innerhalb der Seeverkehrsbranche.¹⁷ So haben PAPATHANASSIS/BECKMANN 145 wissenschaftliche Artikel mit *kreuzfahrt-touristischem Schwerpunkt* zwischen 1983 und 2009 identifiziert, nach inhaltlichen Gesichtspunkten analysiert und daraus einen Kreuzfahrt-Forschungsrahmen abgeleitet, aus dem u. a. deutlich wird, dass von den gebildeten Bereichen den Kreuzfahrthäfen/Destinationen bisher am wenigsten Beachtung geschenkt wurde.¹⁸ Vor allem die Wirkung der Kreuzfahrthäfen auf Kreuzfahrtanbieter und deren Schiffe (z. B. im Rahmen der Routenplanung) fand in den betrachteten Artikeln keine Berücksichtigung, so dass hier dringender Forschungsbedarf besteht.¹⁹ Auch innerhalb der wissenschaftlichen Literatur im Bereich des *Seeverkehrs* beschäftigen sich nur wenige Hafenstudien der letzten Jahre mit Passagierhäfen, wie eine Analyse von Hafenstudien zwischen 1997 und 2008

¹⁷ Der Kreuzfahrttourismus ist durch eine Interdisziplinarität von Schifffahrt und Tourismus gekennzeichnet. Vgl. PAPATHANASSIS/BECKMANN (2011), S. 155.

¹⁸ Das größte Gewicht liegt bei Kreuzfahrtpassagieren, -anbietern, -schiffen und der Besatzung/Crew. Für eine detaillierte Darstellung des „Cruise research framework“ vgl. PAPATHANASSIS/BECKMANN (2011), S. 163.

¹⁹ Die Publikationen, die sich mit Häfen/Destinationen beschäftigen, beziehen sich vornehmlich auf ökonomische und soziale Wirkungen bzw. Umwelteinwirkungen von Kreuzfahrtpassagieren bzw. Kreuzfahrtschiffen auf die Häfen/Destinationen; Ansatz für weitere Forschung bildet somit die Wirkung von Häfen/Destinationen auf Kreuzfahrtanbieter. Vgl. PAPATHANASSIS/BECKMANN (2011), S. 165.

von PALLIS et al. ergibt; meist werden Entwicklungen in Containerhäfen betrachtet.²⁰ Insbesondere hinsichtlich der Hafenwahl und des Hafenwettbewerbs stehen Umschlag- bzw. Güterhäfen im Zentrum des Interesses.²¹

Autoren, die sich mit der Entwicklung und den Potenzialen von Kreuzfahrthäfen beschäftigen, *beschränken* sich oft auf die Hafenperspektive; die Anbieterperspektive der Kreuzfahrtreedereien wird trotz ihrer hohen Bedeutung für Kreuzfahrthäfen nicht direkt einbezogen.²² Dabei kann die Kenntnis von Prioritäten im Routenplanungsprozess wichtige Hinweise zur Hafengestaltung liefern. Bei SCHÄFER oder HERSH/LADANY finden sich zwar Ansätze zur Entscheidungsunterstützung im Rahmen der Hafenanlaufstrategie und Routenplanung von Reedereien, jedoch setzen diese quantitativen Optimierungsansätze des *Operations Research* (z. B. Entscheidungstheorie oder dynamische Programmierung) bereits eine Auswahl möglicher Häfen sowie die Anforderungen bzw. Ziele der Reedereien als Berechnungsbasis voraus (Zeit-/Kostenminimierung bzw. Gewinnmaximierung).²³ Diese Ansätze dienen somit eher der optimalen Entscheidungsfindung von Reedereien unter gegebenen Bedingungen, während die eigentlichen Kriterien der Hafenauswahl nicht untersucht werden, obwohl die Anforderungen an Kreuzfahrthäfen aufgrund der Spezifik der Kreuzfahrtschiffe, Routenmuster sowie Quellmärkte sehr vielfältig sind.²⁴ Somit steht in dieser Arbeit die wettbewerbsbezogene Betrachtung von Kreuzfahrthäfen aus Sicht der Routenplanung von Kreuzfahrtanbietern im Vordergrund.

²⁰ Vgl. PALLIS et al. (2011), S. 446; VAGGELAS/PALLIS (2010), S. 73 f.

²¹ Vgl. Publikationen von ZONDAG et al. (2010); GARCIA-ALONSO/SANCHEZ-SORIANO (2009); ANDERSON et al. (2008); GERRITS (2007); TONGZON/SAWANT (2007); GI-TAE/SONG (2006); SONG (2003); TONGZON (2002); HEAVER et al. (2001); HEAVER et al. (2000); HOYLE (1999); FLEMING/BAIRD (1999).

²² Vgl. KOCH (2008); KÜNSTNER (2007); KRÜGER (2007); JUGOVIĆ et al. (2006); KLEIN (August 2005) [ONLINE]; BAIRD (1997).

²³ Vgl. SCHÄFER (1998), S. 78 ff.; HERSH/LADANY (1989), S. 48.

²⁴ Vgl. HALL (2007) in: PINDER/SLACK (Hg.), S. 100.

2 Zielsetzung und Struktur

Das *zentrale Ziel* dieser Arbeit ergibt sich aus dem oben beschriebenen Forschungsbedarf. Es besteht darin, wettbewerbsrelevante *Maßnahmebereiche* in Kreuzfahrthäfen unter Berücksichtigung der aktuellen Gegebenheiten im Kreuzfahrtbereich herauszustellen. Basis bilden wichtige Wettbewerbsfaktoren der Häfen, denn im Mittelpunkt steht die *Erhaltung bzw. Verbesserung ihrer Wettbewerbsfähigkeit*.²⁵ Dabei wird in der vorliegenden Arbeit das Fahrtgebiet Nordeuropa aufgrund des raschen Bedeutungszuwachses im Bereich der Hochseekreuzschifffahrt und der räumlichen Nähe bzw. der regionalen Bedeutung untersucht.

Die Zielstellung wird durch eine Anforderungsanalyse²⁶ erreicht, die sich in drei Hauptziele untergliedert: Das *erste Hauptziel* wird im theoretischen Teil verfolgt und besteht in der *Identifikation und Strukturierung von potenziellen Hafenwahlkriterien*, wozu im Wesentlichen die Literaturrecherche bzw. die Sichtung von Daten aus Sekundärquellen („desk research“) dient.²⁷ Die *Identifikation* dieser Kriterien erfolgt aus Sicht von Kreuzfahrtanbietern im Rahmen ihrer Routenplanung; hingegen ist bei der *Strukturierung* der Kriterien die Hafensicht ausschlaggebend, die eine Zuordnung der Hafenwahlkriterien zu den entsprechenden – möglicherweise wettbewerbsrelevanten – Hafenmerkmalen erlaubt. Von zentraler Bedeutung ist demzufolge die Ermittlung und Gruppierung von Hafenleistungen und notwendigen Hafenstrukturen, da prinzipiell jeder Leistungs- bzw. Strukturbereich bei der Hafenwahl von Kreuzfahrtanbietern und damit als Hafenwahlkriterium eine Rolle spielen kann.

Zur Erreichung des *ersten Hauptziels* werden drei Teilziele verfolgt. *Teilziel 1a* beinhaltet die *Charakterisierung des Kreuzfahrtproduktes* und ist Voraussetzung zur Kennzeichnung und Begriffsbestimmung von Kreuzfahrthäfen. Die Produktperspektive wird eingenommen, da Produktelemente einer Kreuzfahrt gleichzeitig Planungselemente aus Sicht der

²⁵ Wettbewerbsfähigkeit ist die gegenwärtige Stellung sowie die künftig zu erwartenden Aussichten einer Wettbewerbseinheit im Wettbewerb an (inter-) nationalen Märkten. Vgl. POLLERT et al. (2001), S. 245.

²⁶ Bei einer *Anforderungsanalyse* geht es neben dem Klassifizieren um das Priorisieren differenzierter Anforderungen (je nach Zielstellung: Selektion, Konsolidierung oder Konkretisierung der ermittelten Anforderungen); zu den Methoden der Anforderungsanalyse zählen Klassifizierungsmethoden (z. B. Interaktionsmatrix, Numerical Assignment, 2-Kriterien-Modell oder Kosten-Wert-Analyse) und Priorisierungsmethoden (Ziel: Bildung einer Reihenfolge und die Auswahl von umzusetzenden Anforderungen). Vgl. ZEHNTNER et al. (06.07.2012), S. 25 ff.

²⁷ Bei Sekundärerhebungen werden Daten gesammelt und ausgewertet, die zu einem früheren Zeitpunkt (evtl. auch zu einem anderen Zweck) erhoben wurden. Vgl. FANTAPIÉ ALTOBELLI (2011), S. 26.

Kreuzfahrtanbieter darstellen. Auf Basis bestehender Begriffsbestimmungen sind Kreuzfahrten zu definieren, Kreuzfahrt-Produktelemente abzuleiten und detailliert zu betrachten sowie eine Beschreibung verschiedener Kreuzfahrtarten vorzunehmen.

Teilziel 1b umfasst die *Kennzeichnung des Kreuzfahrthafens* unter Berücksichtigung seiner besonderen Stellung bzw. Funktion als notwendiges Bindeglied innerhalb von Kreuzfahrten. Aus verschiedenen Gliederungsansätzen von Hafenarten sollen solche Ansätze herausgestellt werden, die auf hafenrelevanten Merkmalen des Kreuzfahrtproduktes beruhen. Für diese Hafenarten erfolgen ein Überblick und eine detaillierte inhaltliche Charakterisierung von Hafenleistungen und notwendigen Hafenfazilitäten bzw. -strukturen, auf welche sich wettbewerbsfördernde Maßnahmen beziehen können.

Innerhalb des *Teilziels 1c* wird die *Routenplanung der Kreuzfahrtanbieter* betrachtet, die eine „Verknüpfung“ von Kreuzfahrt-Planungselementen aus Anbietersicht mit entscheidungsrelevanten Hafenleistungen bzw. -fazilitäten aus Hafensicht darstellt. Im Mittelpunkt steht neben der Charakterisierung der Routenplanung v. a. die Gruppierung von Hafenwahlkriterien innerhalb des Routenplanungsprozesses. Durch die Zuordnung der Hafenwahlkriterien zu den entsprechenden Hafenleistungen bzw. -fazilitäten werden Hafenmerkmale deutlich, die für die Hafenwahl der Kreuzfahrtanbieter grundsätzlich von Bedeutung sein können. Die hier gewonnenen Erkenntnisse bilden die wesentliche Grundlage der inhaltlichen Fragebogengestaltung für die durchzuführende Anbieterbefragung. Um die Hafenwahlkriterien mit Blick auf den Aussagewert für Kreuzfahrthäfen – und nicht aus isolierter Sicht der Kreuzfahrtanbieter – zu betrachten, werden die abgeleiteten Hafenarten und Kreuzfahrt-Anbietersegmente berücksichtigt.

Basierend auf den gewonnenen theoretischen Erkenntnissen besteht das *zweite Hauptziel* im empirischen Teil in der *Ableitung wichtiger Anforderungsbereiche für nordeuropäische Kreuzfahrthäfen*. Im Zentrum steht die Charakterisierung des Routenplanungsprozesses von Kreuzfahrtanbietern sowie des Einflusses der Hafenwahlkriterien in verschiedenen Kreuzfahrtsegmenten – v. a. bezüglich ihrer Anforderungen an Kreuzfahrthäfen im räumlich relevanten Untersuchungsbereich Nordeuropa. Analysiert werden sowohl vorab zusammengestellte Sekundärdaten zur Charakterisierung der identifizierten nordeuropäischen Kreuzfahrthäfen und dort eingesetzter Kreuzfahrtschiffe²⁸ als auch gewonnene Primärdaten aus einer Befragung zur Routenplanung weltweiter Kreuzfahrtanbieter.

²⁸ Anm. d. Verf.: Die Kombination gesammelter Hafen- und Schiffsdaten zu einem forschungsbezogenen Gesamtdatensatz erlaubt eine auf die Grundüberlegungen dieser Arbeit angepasste Analyse. Dadurch lassen sich wesentliche Nachteile „reiner“ Sekundärerhebungen minimieren, z. B. Nichtverfügbarkeit relevanter Sekundärdaten, Verschiedenartigkeit der Fragestellung oder veraltete Daten. Vgl. FANTAPIÉ ALTOBELLI (2011), S. 30.

Das *zweite Hauptziel* gliedert sich ebenfalls in drei Teilziele. *Teilziel 2a* beinhaltet die Identifizierung und Charakterisierung *nordeuropäischer Kreuzfahrthäfen* nach verschiedenen kreuzfahrtrelevanten Merkmalen (z. B. Hafendichte, -größe, -arten, oder Schiffsanläufe).

In *Teilziel 2b* liegt der Fokus auf den *Anforderungen von Kreuzfahrtanbietern an nordeuropäische Kreuzfahrthäfen* auf Grundlage der Befragungsergebnisse zur Routenplanung und Hafenwahl in Nordeuropa. Basis der Befragung bilden die weltweit recherchierten und charakterisierten Kreuzfahrtanbieter zum Befragungszeitpunkt (2013). Bestimmend bei der Analyse der Routenplanung sind die Dauer des gesamten Planungsprozesses und die Gründe der Wahl nordeuropäischer Fahrtgebiete. Bei der Untersuchung der Hafenwahl liegt der Schwerpunkt auf der Einflusshöhe der Hafenwahlkriterien. Dabei werden Hafenarten, Kreuzfahrtsegmente, der Stellenwert Nordeuropas für die Befragten sowie die Zeitpunkte der Kriterienplanung berücksichtigt.

Teilziel 2c besteht in der Ableitung von *Hafenleistungen/-strukturen, die für die Hafenplanung in Nordeuropa von hoher Bedeutung* sind. Dazu erfolgt eine zusammenfassende Beurteilung wichtiger Hafenwahlkriterien (hoher Einfluss und frühzeitige Planung) im Hinblick auf die Struktur von Kreuzfahrtanbietern und -häfen in Nordeuropa.

Aus den wichtigen Anforderungsbereichen (zweites Teilziel) werden im Rahmen des *dritten Hauptziels* die *Wettbewerbsfaktoren und die daraus resultierenden notwendigen Maßnahmebereiche in nordeuropäischen Kreuzfahrthäfen* geschlussfolgert.

Struktur und Teilzielstellungen der Arbeit sind in Abb. A-2 dargestellt.

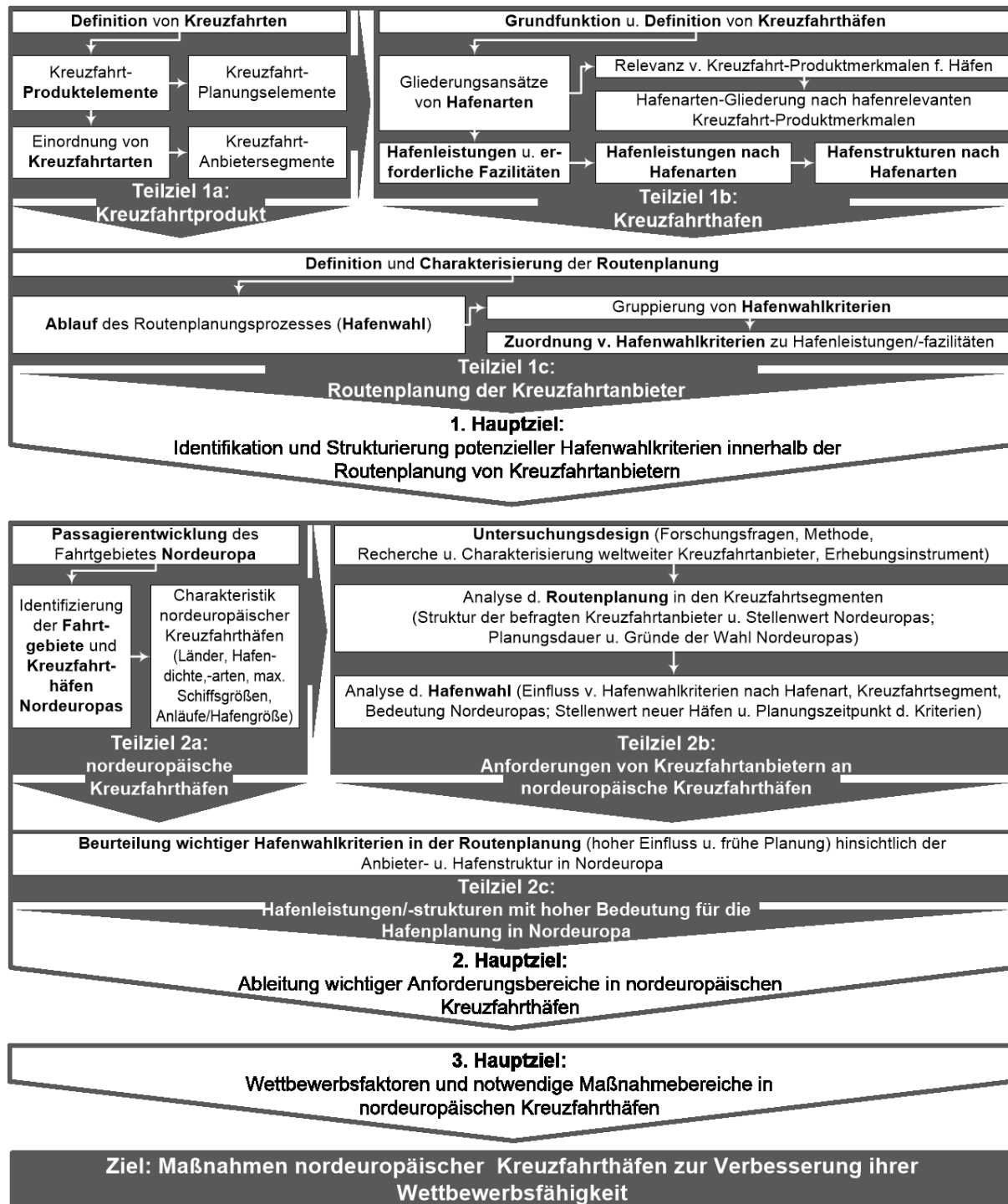


Abb. A-2: Struktur und Teilzielstellungen der Arbeit

Quelle: eigene Darstellung

B Stellung der Häfen in der Kreuzschifffahrt

1 Zielstellung des Abschnittes

In diesem Abschnitt B sollen Kriterien identifiziert und strukturiert werden, die während des Routenplanungsprozesses von Kreuzfahrtanbietern potenziell von Bedeutung sind. Es wird eine systematische Herangehensweise gewählt, indem die Stellung von Häfen in der Kreuzschifffahrt herausgearbeitet wird. Dazu ist die Charakterisierung des Kreuzfahrtproduktes, der Kreuzfahrthäfen und der Routenplanung notwendig, die in enger Verbindung zueinander stehen: Die von Kreuzfahrtanbietern zu planenden *Produktelemente* können direkte Auswirkungen auf Häfen haben (z. B. Schiffsgröße). Weiterhin können sämtliche Leistungen und Fazilitäten in *Kreuzfahrthäfen* als Hafenwahlkriterium im Rahmen der Routenplanung von Bedeutung sein (z. B. Liegeplätze). Die *Routenplanung* ist wiederum Bestandteil der Planung des Kreuzfahrtproduktes und wird sehr wahrscheinlich von der Art angebotener Kreuzfahrten bzw. den Anbietersegmenten beeinflusst (z. B. Expeditionskreuzfahrten). Die hier vorgenommene, systematische Ableitung potenzieller Hafenwahlkriterien dient als strukturierte Ausgangsbasis der empirischen Untersuchung der Anforderungen an nordeuropäische Kreuzfahrthäfen im nachfolgenden Abschnitt C.

2 Hochseekreuzfahrten aus der Produktperspektive

2.1 Bedeutung der Produktperspektive von Kreuzfahrten für Häfen

Der Erfolg von Kreuzfahrthäfen wird maßgeblich durch die Entscheidungen über den Schiffseinsatz der Kreuzfahrtanbieter und damit im Rahmen ihrer Produktplanung (Kreuzfahrtplanung) bestimmt. Somit steht im Folgenden die Produktperspektive von Kreuzfahrten im Vordergrund. Kreuzfahrthäfen sind daran interessiert, die Entscheidung von Kreuzfahrtanbietern mit einer gezielten Hafengestaltung zu ihren Gunsten zu beeinflussen. Demzufolge ist die Planung der Kreuzfahrt-Produktelemente auch für Kreuzfahrthäfen von hoher Bedeutung.

Die Produktplanung der Kreuzfahrtanbieter impliziert die Wünsche potenzieller Kreuzfahrtpassagiere. Letztere sind mittlerweile in vielen Teilen der Gesellschaft zu finden: Innerhalb der letzten Jahre werden zunehmend auch (junge) Familien im mittleren Einkommensbereich und nicht mehr hauptsächlich Senioren bzw. Rentner mit hohem und stabilem Einkommen angesprochen. Das durchschnittliche Alter nordamerikanischer und deutscher Kreuzfahrtpassagiere beträgt 50 Jahre und bei britischen Passagieren sind es 57 Jahre; jüngere (bis 39 Jahre) und ältere nordamerikanische Kreuzfahrer (ab 60 Jahre)

sind annähernd gleich verteilt (jeweils rund 30 Prozent), während es bei britischen Kreuzfahrern doppelt so viele ältere (ab 65 Jahre) wie jüngere Passagiere (bis 44 Jahre) gibt (40 bzw. 20 Prozent).²⁹ Mit der insgesamt breiteren Altersstruktur bei Kreuzfahrten gehen unterschiedliche Reisemotive einher, wie z. B. die Erholung, das Kennenlernen von fremden Ländern und Kulturkreisen oder die starke Bindung an ein bestimmtes Kreuzfahrtschiff (viele Passagiere fahren „ihrem“ Schiff hinterher).³⁰ Dabei haben sich die Passagiererwartungen an Kreuzfahrtschiffe im Zeitablauf deutlich gewandelt: In den 1960er Jahren war die Sicherheit ausschlaggebend; seit den 1990er und 2000er Jahren sollen Schiffe zudem umweltfreundlich sein sowie vielfältige Wahlmöglichkeiten, ein beeindruckendes Design und einzigartige Erlebnisse bieten.³¹

Mit dieser Vielfalt von Wünschen bzw. Reisemotiven potenzieller Kreuzfahrtpassagiere gehen heterogene Anbieterstrukturen im Kreuzfahrtmarkt einher. Anbieter von unterschiedlichen Kreuzfahrtarten (verschiedene Kreuzfahrt- bzw. Anbietersegmente) können voneinander abweichende Prioritäten im Rahmen ihrer Produktplanung haben. Demzufolge sind die Anbietersegmente in Bezug auf die Kreuzfahrtplanung zu berücksichtigen: Das Ergebnis der Kreuzfahrtplanung (die Ausgestaltung der Planungselemente) bestimmt die angebotene Produktart (Kreuzfahrtart) und damit auch das Anbietersegment. Dabei sollen die in dieser Arbeit einzubeziehenden Kreuzfahrtsegmente direkt auf die abgeleiteten Produktelemente bezogen sein (Produktperspektive).

Aus der Produktperspektive heraus sind generelle charakteristische Eigenschaften von Kreuzfahrten herauszuarbeiten, die dem Ableiten einer Kreuzfahrt-Definition und der Kreuzfahrt-Produktelemente (einschließlich Zuordnung einzelner Produktmerkmale) dienen. Zudem sind die ausführliche Darstellung der Produktelemente und die Charakterisierung bestehender Ansätze zur Differenzierung von Kreuzfahrtarten erforderlich.

2.2 Touristische Einordnung und Begriffsverständnis von Kreuzfahrten

Die Einordnung von Kreuzfahrten kann aus verschiedenen Sichtweisen heraus erfolgen, die vorwiegend transportbezogen oder touristisch geprägt sind. Aus der *Transportsicht* stellt die Kreuzschifffahrt – neben der Fährschifffahrt – einen Bestandteil der Personenbeförderung über See dar.³² Innerhalb dieser Perspektive, die sich an einer aus der

²⁹ Vgl. PEISLEY (2014), S. 129 ff. Das Durchschnittsalter nordamerikanischer Kreuzfahrer bezieht sich auf das Jahr 2011. Für detaillierte Daten zur demographischen Entwicklung nordamerikanischer Kreuzfahrtpassagiere vgl. CLIA/TNS (Juni 2011) [ONLINE], S. 33; PERUCIC (2007), S. 670.

³⁰ Vgl. SCHÄFER (1998), S. 187; SCHRAND (2003) in: ROTH/SCHRAND (Hg.), S. 185.

³¹ Vgl. JANTUNEN (2008) in: BREITZMANN (Hg.), S. 56.

³² Vgl. BIEBIG et al. (2008), S. 239.

Frachtschifffahrt abgeleiteten Einteilung der Seeschifffahrt orientiert, ist die Art der Transportorganisation maßgebend.³³ Kreuzfahrten werden in diesen Ansätzen zwar vorwiegend der Bedarfsschifffahrt (Schiffseinsatz richtet sich nach der Nachfrage bzw. dem Bedarf), teilweise aber auch der Linienschifffahrt (Schiffseinsatz erfolgt regelmäßig nach Fahrplan) zugeordnet.³⁴ Innerhalb der Abgrenzungen erfolgt allerdings zum Teil eine Vermischung verschiedener Kriterien oder der Gliederungsansatz wird als „Schiffstouristik“ bezeichnet, obwohl es sich um einen transportorientierten Ansatz handelt, da die Beförderung im Vordergrund steht.³⁵

Im Rahmen dieser Arbeit werden Kreuzfahrten als Form des Schiffstourismus verstanden. Diese Betonung des Tourismus beruht auf dem Bedeutungswandel von Kreuzfahrten: In der Vergangenheit hatten Kreuzfahrten innerhalb der Linienschifffahrt einen hohen Stellenwert, jedoch ist die Nachfrage des Hochsee-Linienverkehrs durch das Aufkommen der Düsen-, Langstrecken- und Großraumflugzeuge in den 1960er-Jahren massiv und nachhaltig gesunken.³⁶ Aufgrund dieser Verlagerung auf andere Verkehrsmittel hat die Transportfunktion von Kreuzfahrten an Bedeutung verloren, so dass heute die *touristische Sicht* im Vordergrund steht.³⁷

Davon ausgehend ergibt sich unter Berücksichtigung einheitlicher Gliederungskriterien eine Strukturierung des Schiffstourismus nach den Merkmalen *Gewässerart* (Hochsee- oder Binnengewässer) und *Zweckbestimmung der Schiffe* (Kreuzfahrt-/Flusskreuzfahrtschiffe, Fähr-, Fracht- und Ausflugsschiffe), die in Abb. B-1 dargestellt ist. Demnach vollzieht sich der Schiffstourismus auf der ersten Ebene entweder im Rahmen der

³³ Bei BREITZMANN wird der hohe Stellenwert der Transportsicht besonders deutlich und zusätzlich zur Organisationsform des Transports wird die Beziehung zu den Verladern berücksichtigt; drei Betriebsformen der Seeschifffahrt werden unterschieden: Linien-, Tramp- und Spezialschifffahrt. In der *Linienschifffahrt* tritt die Transportkapazität regelmäßig (fahrplanmäßig) für viele Verloader mit kleinen Ladungspartien auf (z. B. Containerlinien- oder fahrplanmäßige Fahrgastschifffahrt). In der Tramp- bzw. Spezialschifffahrt werden jeweils große Ladungspartien transportiert, jedoch erfolgt die *Trampschifffahrt* unregelmäßig/nach Bedarf für verschiedene Verloader im Zeitablauf, während die *Spezialschifffahrt* durch einen regelmäßigen Einsatz und eine langfristige (Vertrags-) Bindung an den Verloader gekennzeichnet ist (z. B. Erdöltransport). Vgl. BREITZMANN (1988) in: SCHARNOW (Hg.), S. 67 f. In ähnlicher Weise nehmen auch BABST ET AL., POMPL und SCHRAND jeweils eine Dreiteilung der Betriebsformen vor, allerdings werden bei POMPL bzw. SCHRAND neben Linien- und Tramp- bzw. Bedarfsschifffahrt (nach Organisationsform: fester Fahrplan oder nachfrage-/bedarfsabhängig) als dritte Form der Bootscharter (nach Beschaffungsform des Transportmittels: Charter oder Kauf) aufgeführt. POMPL unterteilt den Bootscharter zudem nach der Finanzierungsform (Bare Boat oder mit Skipper). Vgl. BABST et al. (1969), S. 37 ff.; POMPL (1997), S. 287; SCHRAND (2003) in: ROTH/SCHRAND (Hg.), S. 178.

³⁴ Kreuzfahrten werden von SCHÄFER grundsätzlich der Bedarfsschifffahrt bzw. von POMPL sowohl der Linien- als auch der Bedarfsschifffahrt zugeordnet. Vgl. SCHÄFER (1998), S. 90; POMPL (1997), S. 287.

³⁵ Beispielsweise werden Kreuzfahrten in der Einteilung des *Schiffstourismus* von SCHRAND dem *Bedarfs-Schiffsverkehr* (transportorientiert) zugeordnet. Vgl. SCHRAND (2003) in: ROTH/SCHRAND (Hg.), S. 178.

³⁶ Vgl. SCHRAND (2003) in: ROTH/SCHRAND (Hg.), S. 179 f.; POMPL (1997), S. 287.

³⁷ Vgl. WTO (2003), S. 19.

Hochsee- oder Binnenschifffahrt.³⁸ Auch Kreuzfahrten finden entweder auf den Weltmeeren in Form von Hochseekreuzfahrten (mit Hochseekreuzfahrtschiffen) oder auf Binnengewässern in Form von Flusskreuzfahrten (mit Flusskreuzfahrtschiffen) statt. Im Zentrum dieser Arbeit stehen Hochseekreuzfahrten, so dass sich der Begriff *Kreuzfahrten* im Folgenden ausschließlich auf *Hochseekreuzfahrten* bezieht.



Abb. B-1: Einordnung von Hochseekreuzfahrten im Rahmen des Schiffstourismus

Quelle: eigene Darstellung

Kreuzfahrtanbieter können sowohl Kreuzfahrtreedereien (Reedereien) als auch Kreuzfahrt-Reiseveranstalter (Kreuzfahrtveranstalter) sein. *Reedereien* gestalten i. d. R. als Eigener des Schiffes bzw. der Flotte das Kreuzfahrtprodukt selbst und vertreiben es entweder direkt (über das Internet, Call Center bzw. eigene Agenturen) oder indirekt (über Reiseveranstalter und Reisebüros).³⁹ *Kreuzfahrtveranstalter* übernehmen oft als Tochtergesellschaft einer Reederei das Schiff i. d. R. auf Vollcharter-Basis und haben sämtliche Gestaltungsmöglichkeiten hinsichtlich des Kreuzfahrtproduktes.⁴⁰

In der Literatur existieren unterschiedliche Definitionen für Kreuzfahrten, die sich sowohl bezüglich der Anzahl einbezogener Kriterien zur Charakterisierung von Kreuzfahrten als auch hinsichtlich deren Ausprägungen mehr oder weniger stark unterscheiden.⁴¹ Der inhaltliche Vergleich dieser Definitionen macht *vier Eigenschaften von Kreuzfahrten* deutlich: den hohen Stellenwert des Schiffes, der Fahrtroute und der jeweiligen Hafenanläufe bzw. Landausflüge sowie den Pauschalreisecharakter.⁴²

³⁸ Vgl. SCHULZ/AUER (2010), S. 2.

³⁹ Vgl. SCHRAND (2003) in: ROTH/SCHRAND (Hg.), S. 196.

⁴⁰ Zur Absatzrisiko-Minderung (Vollcharter) werden Teilkapazitäten an kleine Reiseveranstalter verkauft (Teilcharter, kein Einfluss auf Produktgestaltung). Vgl. SCHRAND (2003) in: ROTH/SCHRAND (Hg.), S. 196.

⁴¹ Vgl. MARTI (1990), S. 157; HOCKMANN (1993), S. 18; POMPL (1997), S. 288; SCHÄFER (1998), S. 7 f.; SCHROEDER (2002), S. 201 f.; MUNDT/BAUMANN (2007) in: MUNDT (Hg.), S. 369; BIEBIG et al. (2008), S. 240; Cruise Europe (2008), S. 9; Cruise Baltic (Mai 2008), S. 8; SCHULZ (2010), S. 50.

⁴² Die vier Charakteristiken werden in der Mehrzahl der Definitionen genannt bzw. besonders hervorgehoben. Daneben finden andere Aspekte in unterschiedlicher Weise Berücksichtigung, z. B. die „Festlegung“ der *Reisedauer* („mehrtägig“: HOCKMANN; „mindestens 7 Tage“: POMPL; „mindestens eine Übernachtung auf See“: SCHÄFER; „mindestens 60 Stunden“: CRUISE EUROPE). Vereinzelt werden *Planungsaspekte* einbezogen (z. B. verbindliche Festlegung von Kreuzfahrten im Vorfeld und gängiger Routentyp: HOCKMANN, SCHÄFER). Vgl. HOCKMANN (1993), S. 18; POMPL (1997), S. 288; SCHÄFER (1998), S. 7; Cruise Europe (2008), S. 9.

Der hohe *Stellenwert des Schiffes* ergibt sich daraus, dass ein Großteil der Leistungen auf einem Kreuzfahrtschiff erbracht wird, welches häufig mit einem Hotel oder Freizeitzentrum gleichgesetzt wird.⁴³ Teilweise werden in den Definitionen weitere Spezifikationen in Bezug auf den Schiffstyp vorgenommen (z. B. seegängiges Schiff⁴⁴ oder luxuriöses Passagierschiff⁴⁵). Der ebenfalls hohe *Stellenwert der Reiseroute* kommt darin zum Ausdruck, dass häufig betont wird, dass bei einer Kreuzfahrt nicht der Transport bzw. die Raumüberwindung im Vordergrund steht, sondern das „unterwegs sein“ und das Vergnügen.⁴⁶

Oft hervorgehoben wird zudem die Bedeutung von Anlaufhäfen während der Kreuzfahrt und die damit verbundene Möglichkeit von *Landausflügen*, wobei laut CRUISE EUROPE und MARTI mindestens zwei Anlaufhäfen (neben Start- und Zielhafen) Bestandteil einer Kreuzfahrt sind.⁴⁷ Landausflüge („shore excursions“) sind optionale Ganztags- oder Halbtags-touren zu den landschaftlich, historisch und/oder kulturell reizvollen Sehenswürdigkeiten der Umgebung des jeweiligen Anlaufhafens (größtenteils als geführte Bustouren).⁴⁸ Die Entwicklung und Distribution von Landausflügen ist vorwiegend Aufgabe lokaler „Tour Operator“, indem mehrere Leistungen verschiedener Anbieter (z. B. Bustransfer und Museumsbesuch) zu Reisepaketen, wie geführten Exkursionen, kombiniert werden und meist Zeit für Einkäufe (Shopping) u. Ä. eingeplant wird.⁴⁹

Landausflüge sind Bestandteil der Kreuzfahrtroute, da ein Hafenanlauf nicht zum Selbstzweck erfolgt, sondern als Ausgangspunkt für Landausflüge dient.⁵⁰ Für die Durchführung solcher Ausflüge ist ein Hafen somit unverzichtbar und damit – als Schnittstelle zwischen der Fahrt mit dem Schiff und dem Ausflug an Land – ein notwendiger Bestandteil einer Kreuzfahrt.⁵¹ Ebenfalls zu den Landausflügen werden eigene Erkundungen der Passagiere an Land gezählt (Landgänge), wie sie in kleineren Häfen üblich sind, in denen sämtliche Attraktionen zu Fuß erreichbar sind (siehe Abb. B-2).⁵² Mit der Auswahl eines Hafens

⁴³ Vgl. BIEBIG et al. (2008), S. 240; SCHÄFER (1998), S. 7 f.; MUNDT/BAUMANN (2007) in: MUNDT (Hg.), S. 369.

⁴⁴ Vgl. MARTI (1990), S. 157; Cruise Europe (2008), S. 9; Cruise Baltic (Mai 2008), S. 8.

⁴⁵ Vgl. HOCKMANN (1993), S. 18 f.; MARTI (1990), S. 157.

⁴⁶ Vgl. MARTI (1990), S. 157; HOCKMANN (1993), S. 18; SCHÄFER (1998), S. 8; BIEBIG et al. (2008), S. 240; Cruise Europe (2008), S. 9; Cruise Baltic (Mai 2008), S. 8; SCHULZ (2010), S. 50.

⁴⁷ Vgl. HOCKMANN (1993), S. 18; Cruise Europe (2008), S. 9; MARTI (1990), S. 157.

⁴⁸ Vgl. MUNDT/BAUMANN (2007) in: MUNDT (Hg.), S. 390; SCHRAND (2003) in: ROTH/SCHRAND (Hg.), S. 203; SCHROEDER (2002), S. 207; GOLDEN/BROWN (2006), S. 259 f.

⁴⁹ Vgl. RØNNINGEN (2010), S. 195; GOLDEN/BROWN (2006), S. 259.

⁵⁰ Im Gegensatz zu Schiff und Route sind Landausflüge „flexible“ Produktbestandteile, da sie optional bzw. fakultativ sind. Vgl. POMPL (1997), S. 288; MUNDT/BAUMANN (2007) in: MUNDT (Hg.), S. 390; SCHÄFER (1998), S. 7; SCHROEDER (2002), S. 201. Somit kennen Anbieter die tatsächliche Teilnahme der Kreuzfahrtgäste an Ausflugsangeboten im Vorfeld aufgrund der Wahlmöglichkeit (ausgehend von einem Hafen ist oft nicht nur *ein* Landausflug möglich) und der Optionalität (möglicher Verzicht auf Teilnahme an Landausflügen).

⁵¹ Vgl. HENRY (2012) in: VOGEL et al. (Hg.), S. 172.

⁵² Vgl. GOLDEN/BROWN (2006), S. 259.

durch den Kreuzfahrtanbieter ergeben sich bestimmte Möglichkeiten für Landgänge im Hafen/-umfeld, so dass sie als Produktelement i. w. S. interpretiert werden können.

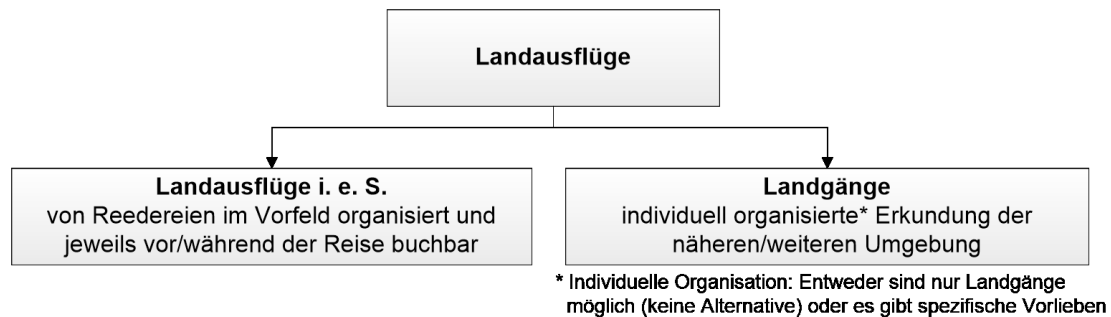


Abb. B-2: Elemente von Landausflügen

Quelle: eigene Darstellung

Der *Pauschalreisecharakter* ergibt sich daraus, dass Kreuzfahrten jeweils Pakete aus mindestens zwei Einzelleistungen zu einem Gesamtpreis darstellen.⁵³ Neben den Hauptleistungen Beförderung, Unterkunft und meist auch Verpflegung sind oft weitere Leistungen eingeschlossen, wie Animations-, sportliche, kulturelle oder sonstige Freizeitangebote.⁵⁴

Unter Berücksichtigung dieser vier Eigenschaften ergibt sich die folgende Kreuzfahrt-Definition, in der neben der thematischen Einordnung von Kreuzfahrten auch deren Eigenschaften Berücksichtigung finden: Eine Kreuzfahrt ist eine *Form des Schiffstourismus* auf einem seegängigen *Passagierschiff*, bei der neben dem Ein- und Ausschiffungshafen die verschiedenen Häfen der im Vorfeld festgelegten *Reiseroute* angelaufen werden, in denen für die Passagiere die Möglichkeit von *Landausflügen* besteht, wobei die Kreuzfahrt als *mehrtägige Pauschalreise* organisiert wird.

⁵³ Eine Pauschalreise ist ein Gesamtpaket von (mindestens zwei) verschiedenen Leistungselementen (z. B. Transport, Unterkunft, Verpflegung usw.), die vom Reiseveranstalter verknüpft und als eigenständiges Produkt angeboten werden. Vgl. KREILKAMP (1998) in: HAEDRICH et al. (Hg.), S. 331; POMPL (1997), S. 29; ALTHOF (2001), S. 40; HEBESTREIT (1992), S. 20 f. Je nach Umfang der Leistungen im Pauschalpaket können Kreuzfahrten bspw. Vollpauschalreisen (gesamtes Bündel der Hauptleistungen) oder auch Teilpauschalreisen sein. Zu den Formen von Pauschalreisen vgl. ALTHOF (2001), S. 40.

⁵⁴ Vgl. HOCKMANN (1993), S. 18; POMPL (1997), S. 288; SCHÄFER (1998), S. 7; SCHROEDER (2002), S. 201; BIEBIG et al. (2008), S. 240; Cruise Europe (2008), S. 9; Cruise Baltic (Mai 2008), S. 8; SCHULZ (2010), S. 50. Zusätzlich zu den Haupt- und Nebenleistungen sind auch sog. „freie Leistungen“ (Landschaft, Klima usw.) Leistungsbestandteile einer Pauschalreise. Vgl. FREYER (2011), S. 211 f.

Anhand dieser Definition werden die zwei wesentlichen *Produktelemente* einer Kreuzfahrt deutlich, bei denen es sich um das Kreuzfahrtschiff sowie die Kreuzfahrtroute handelt.⁵⁵ Die übrigen Merkmale charakterisieren Kreuzfahrten als solche (Form des Schiffs-tourismus, Pauschalreise) bzw. lassen sich den Produktelementen zuordnen (Landausflüge sind Bestandteil der Route). Aus der Produktperspektive ist eine Kreuzfahrt demzufolge immer ein Leistungsbündel aus Sach- bzw. Dienstleistungen, in welchem sich die Grundelemente Kreuzfahrtschiff und Kreuzfahrtroute (einschließlich optionaler Landausflüge) ergänzen. Demzufolge beinhaltet auch die Produktplanung der Kreuzfahrtanbieter Schiffs- und Routenplanung.

Da das Ergebnis der Schiffs- und Routenplanung für Kreuzfahrthäfen von zentraler Bedeutung ist, werden im nachfolgenden Abschnitt Übersichten der Merkmale und Kriterien zur Charakterisierung beider Produktelemente erarbeitet. Diese Übersichten bilden wiederum die Grundlage der Systematisierung verschiedener Abgrenzungen von Kreuzfahrarten nach zugrunde gelegten Abgrenzungskriterien (Schiffs- und/oder Routenmerkmale).

2.3 Produktelemente von Kreuzfahrten

2.3.1 Merkmale des Kreuzfahrtschiffes

Kreuzfahrtschiffe zählen zur Kategorie der Passagierschiffe⁵⁶, welche dafür vorgesehen sind, dem Passagier ein „volles touristisches Erlebnis“ zu bieten.⁵⁷ Es gibt eine Vielzahl von Kriterien zur Unterscheidung von Kreuzfahrtschiffen, die verschieden gegliedert werden können. Die in dieser Arbeit vorgenommene Gliederung orientiert sich an der Möglichkeit der flexiblen (kurzfristigen) Gestaltung dieser Merkmale durch den jeweiligen Anbieter. Dabei wird von einer *bestehenden* Kreuzfahrtflotte der Anbieter ausgegangen, d. h. die Flottengröße wird als Strukturmerkmal von Kreuzfahrtanbietern angesehen. Demzufolge geht es nicht um Überlegungen im Zusammenhang mit der Bestellung von Schiffsneubauten. Unterschieden werden demnach technisch-physische, angebotsbezogene und auf externen Bewertungen beruhende Kriterien (siehe Tab. B-1).

⁵⁵ Auch laut WTO, MUNDT bzw. SCHRAND sind Route und Schiff die zwei Produkt-, Grund- bzw. Angebotselemente einer Kreuzfahrt. Vgl. WTO (2010), S. 5; MUNDT/BAUMANN (2007) in: MUNDT (Hg.), S. 386; SCHRAND (2003) in: ROTH/SCHRAND (Hg.), S. 198.

Die Route (einschließlich enthaltener Destinationen) wird teilweise als das „Herz“ des Kreuzfahrtproduktes gesehen, obgleich aus Passagiersicht auch die Erlebnisqualität auf dem Schiff von großer Bedeutung ist. Vgl. GUI/RUSO (2011), S. 132.

⁵⁶ Zu den Passagierschiffen zählen Kreuzfahrtschiffe und Fähren. Vgl. BRINKMANN (2005), S. 72.

⁵⁷ Vgl. Eurostat (2009) [ONLINE].

Tab. B-1: Spezifizierung des Kreuzfahrt-Produktelementes Schiff

Merkmalsdimension	Merkmal	Kriterien (Beispiele)	schiffsbezogene Beispiele
technisch/physisch	Größe	<ul style="list-style-type: none"> - gt/Bruttoreaumzahl (BRZ) - Passagierzahl - technische Abmessungen (Länge/Breite/Höhe/Tiefgang) 	<ul style="list-style-type: none"> - Boutique-Schiffe (klein) vs. Mega-Kreuzfahrtschiffe
	Zweck	<ul style="list-style-type: none"> - Beförderungsobjekt - Schiffstyp 	<ul style="list-style-type: none"> - Kreuzfahrtschiff vs. Fährschiff⁵⁸ - Clubschiff vs. Expeditionsschiff
	sonstige techn./phys. Merkmale	<ul style="list-style-type: none"> - Alter/Baujahr - Geschwindigkeit - Umweltschutzmaßnahmen 	
angebotsbezogen	Leistungsangebot	<ul style="list-style-type: none"> - Art und Umfang - Güte/Qualität - Flexibilität des Angebotsprogramms 	<ul style="list-style-type: none"> - konventionelles vs. modernes Schiff - exklusives (hochpreisiges) Luxusschiff vs. einfaches (preisgünstigeres) Schiff - Themenspezifik (Konzert- vs. Konferenzreisen)
	Zielgruppenspezifik	<ul style="list-style-type: none"> - Alter - Familienstatus - Anzahl - körperl. Einschränkungen 	<ul style="list-style-type: none"> - Jugend- vs. Seniorenfreundlichkeit - Single- vs. Familienfreundlichkeit - Einzel- vs. Gruppenspezifik - Barrierefreiheit
externe Bewertung (schiffs- und/oder anbieterbezogen)	Schiffsklassifikationen	<ul style="list-style-type: none"> - Sternekategorien - Schiffsklassen 	<ul style="list-style-type: none"> - Ward: ein Stern bis fünf Sterne plus - Germanischer Lloyd (Deutschland), Lloyds Register of Shipping (Großbritannien)

Quelle: eigene Darstellung

Technisch-physische Schiffsmerkmale sind langfristig „gegebene“ Komponenten im Rahmen der Kreuzfahrtplanung, da sie kurzfristig gar nicht oder nur sehr eingeschränkt verändert werden können. Zu ihnen zählen z. B. die Schiffsgröße, der Zweck des Schiffes⁵⁹ und sonstige technisch-physische Merkmale. Die *Schiffsgröße* von Passagierschiffen lässt sich anhand unterschiedlicher Kennzahlen messen, so dass die größenbezogene Einteilung von Kreuzfahrtschiffen anhand unterschiedlicher Kennzahlen erfolgen kann. Zu diesen Kennzahlen zählen die Bruttoreaumzahl (BRZ⁶⁰) bzw. die *gross tonnage* (gt), die Passagierkapazität sowie die Länge, Breite, Höhe und der Tiefgang des Schiffes.⁶¹ Welches Ausmaß Kreuzfahrtschiffe in Bezug auf ihre Größe annehmen können, wird u. a. anhand

⁵⁸ Fährschiffreedereien bieten bspw. kreuzfahrtähnliche Kurzreisen an. Vgl. MUNDT/BAUMANN (2007) in: MUNDT (Hg.), S. 379.

⁵⁹ Anm. d. Verf.: Der Zweck von Kreuzfahrtschiffen bezieht sich in dieser Arbeit auf den Schiffstyp, da ausschließlich „reine“ Passagierschiffe (keine Fähren mit kreuzfahrtähnlichen Reisen) betrachtet werden.

⁶⁰ BRZ: „Bei Schiffneubauten und rückwirkend bis 1994 gilt bei allen Seeschiffen für die Schiffsraumvermessung die dimensionslose Bruttoreumzahl BRZ (...). Gemäß IMO-Vermessung ist die dimensionslose BRZ der gesamte umbaute Raum des Schiffes multipliziert mit dem Umrechnungsfaktor k, der u. a. abhängig ist vom Schiffstyp.“ BRINKMANN (2005), S. 73.

⁶¹ Vgl. SCHULZ (2010), S. 60.

ihrer Bezeichnung als „schwimmende Städte“⁶² oder als „schwimmendes Hotel und Freizeitzentrum“⁶³ deutlich. Neben großen bis hin zu Mega-Kreuzfahrtschiffen gibt es auch relativ kleine Kreuzfahrtschiffe, sog. Boutique-Schiffe, bei welchen es sich meist um Expeditionsschiffe oder Großsegler handelt.⁶⁴ In Tab. B-2 sind fünf Arten von Kreuzfahrtschiffen nach größenbezogenen Kriterien dargestellt, die primär in Abhängigkeit von der jeweiligen Passagierkapazität gebildet werden. Vor allem bei den Kriterien Länge, Breite und Tiefgang sind Überschneidungen möglich⁶⁵, wie in der Tabelle deutlich wird.⁶⁶

Tab. B-2: Größenbezogene Unterscheidungsmerkmale von Kreuzfahrtschiffen

	Dimensionen der Kreuzfahrtschiffe				
Bezeichnung	Boutique	Mittelgroß	Groß	Sehr groß	Mega
Passagierzahl	50 - 250	250 - 500	500 - 1 000	1 000 - 2 000	> 2 000
BRZ/gt	< 5 000	5 000 < 25 000	25 000 < 40 000	40 000 < 70 000	> 70 000
Länge (m)	110 - 130	120 - 200	120 - 240	190 - 290	250 - 360
Breite (m)	14 - 19	17 - 24	18 - 29	27 - 32	31 - 56
Tiefgang (m)	4 - 5	5 - 8	5 - 8	6 - 8	7 - 10

Quelle: in enger Anlehnung an SCHULZ/AUER (2010), S. 161.

Innerhalb der technisch-physischen Merkmalsdimension spielt neben der Größe auch der *Zweck des Kreuzfahrtschiffes* in Bezug auf den Schiffstyp eine wichtige Rolle. Die Einteilung von Schiffstypen im Kreuzfahrtbereich ist aufgrund der Vielfalt an Schiffsmerkmalen nicht einheitlich.⁶⁷ Kreuzfahrtschiffe lassen sich grundsätzlich unterteilen in „Klassische Kreuzfahrtschiffe“ (oft Luxusschiffe), „Fun Ships“ (Clubschiffe) sowie spezialisierte

⁶² Vgl. ALTHOF (2000), S. 24.

⁶³ Vgl. BIEBIG et al. (2008), S. 240.

⁶⁴ Vgl. SCHÜßLER (2005), S. 84.

⁶⁵ SCHULZ/AUER ordnen großen Kreuzfahrtschiffen einerseits eine maximale BRZ von 50 000 und andererseits von 40 000 sowie sehr großen Kreuzfahrtschiffen eine maximale BRZ von 110 000 bzw. 70 000 zu. Vgl. SCHULZ/AUER (2010), S. 163; SCHULZ/AUER (2010), S. 161.

⁶⁶ Es wird die von SCHULZ vorgenommene Einteilung verwendet, da SCHÜßLERS Zuordnung von Mega-Schiffen zu einer BRZ von mindestens 110 000 (Vgl. SCHÜßLER (2005), S. 83) zu hoch angesetzt ist, denn es existiert eine Vielzahl Kreuzfahrtschiffe mit einer Passagierzahl ab 2 000 mit einer deutlich geringeren BRZ: 82 dieser 130 Kreuzfahrtschiffe (63 %) haben eine BRZ kleiner als 110 000. (Von weltweit 130 Schiffen von 13 verschiedenen Reedereien mit mindestens 2 000 Passagieren liegen 25 Schiffe [19 %] unter einer BRZ von 75 000, 57 Schiffe [44 %] liegen mit ihrer BRZ zwischen 75 000 und unter 110 000, die restlichen 48 Schiffe [37 %] haben eine BRZ zwischen 110 000 und rund 225 000).

⁶⁷ MUNDT unterscheidet Luxus-, Club- und Expeditionsschiffe; BIEBIG zählt bspw. Segelschiffe, Clubschiffe oder Expeditionsschiffe/Forschungsschiffe zu den Schiffstypen; SCHULZ/AUER unterscheiden Klassische Schiffe, Mega-Schiffe und Nischenspezialisierte Schiffe. Vgl. MUNDT/BAUMANN (2007) in: MUNDT (Hg.), S. 384; BIEBIG et al. (2008), S. 243; SCHULZ/AUER (2010), S. 173. In Anlehnung an SCHULZ/AUER und im Gegensatz zu MUNDT werden Expeditionsschiffe und Segelschiffe der Kategorie „spezialisierte Kreuzfahrtschiffe“ zugeordnet.

Kreuzfahrtschiffe (v. a. Expeditionsschiffe, Großsegler und Megayachten).⁶⁸ Diese Schiffstypen unterscheiden sich primär hinsichtlich ihres Designs⁶⁹ bzw. ihrer Größe und der Art und Güte ihres Leistungsangebotes. Klassische Kreuzfahrtschiffe sind kleiner, luxuriöser und damit hochpreisiger als die moderneren Fun Ships, bei welchen es sich meist um „Mega-Schiffe“ mit einem ausgeprägten Unterhaltungsangebot an Bord handelt.⁷⁰ Spezialisierte Kreuzfahrtschiffe sind oft klein (Boutique-Schiffe)⁷¹ und ihre Ausstattung reicht je nach Spezialisierung von einfach/funktional (z. B. Expeditionsschiffe mit Eisverstärkung⁷²) bis sehr luxuriös (z. B. Luxus-Megayachten). Die Schiffstypen, die von Reedereien eingesetzt werden, sind somit abhängig von der Zielgruppe bzw. dem Segment, welches bearbeitet werden soll. Dabei werden kleine Schiffe (geringe Kapazitäten) eher im Luxussegment und große Schiffe (hohe Kapazitäten) eher auf Massenmärkten eingesetzt.⁷³

Zu den *sonstigen* technisch-physischen Schiffsmerkmalen zählen das Alter/Baujahr und die maximale Geschwindigkeit des Schiffes sowie schiffsbezogene Maßnahmen zum Umweltschutz. Baujahr und technischer Stand eines Schiffes stehen in engem Zusammenhang zueinander, wobei Anpassungen durch spätere Umbaumaßnahmen möglich sind. Die maximale Schiffsgeschwindigkeit ist für Kreuzfahrten nicht entscheidend, da die Reisegeschwindigkeit i. d. R. darunter liegt (höherer Komfort durch vibrationsarme Fortbewegung).⁷⁴ Schiffsbezogene Umweltschutzmaßnahmen dienen in erster Linie der Reduzierung schiffsbedingter Emissionen in Luft und Wasser: Umweltbelastungen durch Kreuzfahrtschiffe umfassen Luftschadstoff-Emissionen durch Schwefel- und Stickoxide sowie Feinstaub (hohe Abgasbelastungen in den Häfen v. a. bei Mehrfachanläufen), Lärmbelastigungen über und unter Wasser sowie die Verklappung von Müll/Abfall.⁷⁵ Eine wichtige Rolle bei der Abgasreduzierung spielen – neben der Verwendung hochwertiger

⁶⁸ Vgl. SCHULZ/AUER (2010), S. 84.

⁶⁹ „Klassische Kreuzfahrtschiffe“ haben eine „klassische“ Stromlinienform mit flachem Rumpf und langem Bug; „Fun Ships“ sind eher breit und „kastenförmig“, damit eine hohe Zahl standardisierter Kabinen ermöglicht wird. Vgl. SCHULZ/AUER (2010), S. 82 f.

⁷⁰ Vgl. SCHULZ/AUER (2010), S. 82 f.; MUNDT/BAUMANN (2007) in: MUNDT (Hg.), S. 384. Die hohe Stellung des Unterhaltungsangebotes auf den „Fun Ships“ wird v. a. bei Carnival deutlich, die ausschließlich *sich selbst* unter dem Motto Fun Ship-Konzept vermarkten; nicht aber das Fahrtgebiet (z. B. die Karibik oder das Mittelmeer). Vgl. GUI/RUSSO (2011), S. 131.

⁷¹ Vgl. SCHÜBLER (2005), S. 84.

⁷² Für detaillierte Richtlinien und Vorschriften im Zusammenhang mit der Eisverstärkung vgl. Germanischer Lloyd AG (2010) [ONLINE], S. 1.

⁷³ Vgl. PERUCIC (2007), S. 673. RODRIGUE/NOTTEBOOM unterscheiden in diesem Zusammenhang „Luxuskreuzfahrtschiffe“ und „Massenkreuzfahrtschiffe“. Vgl. RODRIGUE/NOTTEBOOM (05.09.2012), S. 12. PEISLEY weist auf einen Anstieg der Schiffsbestellungen im Luxus-Sektor hin, in welchem bevorzugt kleinere Schiffe eingesetzt werden. Vgl. PEISLEY (2008), S. 2 f.

⁷⁴ Vgl. SCHULZ/AUER (2010), S. 165; RODRIGUE/NOTTEBOOM (05.09.2012), S. 12. Insbesondere Schiffsalter und -größe stehen in engem Zusammenhang zueinander (siehe Schiffsgrößenentwicklung in Abb. C-1).

⁷⁵ Vgl. European Commission (August 2009) [ONLINE], S. 1.

Treibstoffe – neue Filtertechnologien zur Abgasnachbehandlung und Landstrom-Anschlüsse auf den Schiffen, die Nutzung von Flüssiggas (LNG), der Einsatz von „Dual-Fuel-Motoren“ (Schiffsbetrieb mit Schiffsdiesel und Flüssiggas) sowie ein optimales Rumpfdesign zur Verringerung des Treibstoffverbrauchs.⁷⁶ Der Reduzierung von Schiffslärm über und unter Wasser dienen Klappen/Resonatoren am Schiff bzw. ein hydrodynamisches Schiffsdesign und im Rahmen des Abfallmanagements sind Mülltrennung, -vermeidung und -entsorgung auf den Schiffen sowie die Reduktion der Abwasserverschmutzung von großer Bedeutung (z. B. fortschrittliche Kläranlagen oder Infrarotbehandlung von Ballastwasser).⁷⁷

Die *angebotsbezogenen Schiffsmerkmale* sind v. a. für Kreuzfahrtanbieter bzw. deren Kunden (Kreuzfahrtpassagiere) wichtig. Hierzu gehören Merkmale des Leistungsangebotes (z. B. Art, Umfang und Güte) und der Zielgruppenspezifika (z. B. Alter oder Familienstatus).⁷⁸ Diese können durch Kreuzfahrtanbieter kurzfristiger gestaltet werden als technisch-physische Schiffsmerkmale. Dabei ist eine Beschränkung angebotsbezogener Merkmale durch technisch-physische Schiffseigenschaften möglich (z. B. zielgruppengerechte Freizeiteinrichtungen oder behindertengerechte Kabinengröße). Zudem können sich angebotsbezogene Merkmale auf technisch-physische Schiffsmerkmale auswirken (zielgruppenspezifisches Leistungsangebot des Schiffes spiegelt sich im Schiffstyp und damit auch in der Schiffgröße wider). Bei *externen Bewertungen* werden die Schiffe von Kreuzfahrtanbietern in Abhängigkeit von der Beurteilung verschiedener Schiffsmerkmale bestimmten Schiffskategorien zugeordnet, wie bspw. bei WARDS Sternekategorien oder LLOYDS Schiffsklassen.⁷⁹ Somit sind die einbezogenen Schiffsmerkmale vom betrachteten Bewertungsansatz abhängig und können technisch-physische und/oder angebotsbezogene Merkmale berücksichtigen.

⁷⁶ Vgl. JANTUNEN (2008) in: BREITZMANN (Hg.), S. 52. In den letzten 20 Jahren konnte der Treibstoffverbrauch von Kreuzfahrtschiffen pro Passagier um bis zu 70 Prozent reduziert werden und zukünftig sollen mehr Dual-Fuel-Motoren eingesetzt werden. Vgl. maritimheute.de (19.12.2012) [ONLINE].

⁷⁷ Vgl. JANTUNEN (2008) in: BREITZMANN (Hg.), S. 52. Für eine Übersicht umwelt- und Klimaschutzbezogener Handlungsfelder von Kreuzfahrtanbietern am Beispiel von AIDA vgl. AIDA Cruises (Mai 2014) [ONLINE].

⁷⁸ Im Gegensatz zu BIEBIG werden die Bereiche „Leistungsangebot“ und „Leistungsgüte“ nicht separat betrachtet, sondern zu einem Bereich („Leistungsangebot“) zusammengefasst: Hierzu zählen einerseits Art und Umfang der Leistungen („konventionell“ bis „modern“) und andererseits die Güte/Qualität („exklusiv“, „teuer“, „preiswert“, „einfach“). Vgl. BIEBIG et al. (2008), S. 243. Anhand bestimmter Zielgruppen (z. B. Jugendliche, Familien, Singles oder Behinderte bei BIEBIG) lassen sich *zielgruppenspezifische Kriterien* ableiten, wie z. B. Alter, Familienstatus, bestehende körperliche Einschränkungen usw. Vgl. BIEBIG et al. (2008), S. 243.

⁷⁹ Im weltweit gültigen Sternesystem für Kreuzfahrtschiffe nach WARD („Berlitz Handbook of Cruising“) erfolgt eine jährliche Einstufung in eine von zehn verschiedenen Sterne-Kategorien, die von „1“ („mangelhaftes Kreuzfahrterlebnis“) bis „5+“ („hervorragendes Luxuskreuzfahrterlebnis“) reichen, wobei verschiedene Kriterien (Schiff, Unterkunft, Küche, Service und Kreuzfahrt-Erfahrung) berücksichtigt werden. Vgl. SCHULZ/AUER (2010), S. 171; WARD (2009), S. 168 ff.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die potenziellen Auswirkungen der Schiffsplanung von Kreuzfahrtanbietern auf Kreuzfahrthäfen aufgrund der Vielzahl an Merkmalen von Kreuzfahrtschiffen ebenso vielgestaltig sind. Die Gliederung der Schiffsmerkmale verdeutlicht, dass technisch-physische Merkmale im Gegensatz zu den angebotsbezogenen Merkmalen langfristig gegeben bzw. kurzfristig nicht gestaltbar sind. Die Entscheidungen über einzusetzende Schiffsgrößen bzw. Schiffstypen innerhalb technisch-physischer Schiffsmerkmale stellen für Kreuzfahrthäfen eine relativ „sichere“ Planungsgrundlage dar – zumal Kreuzfahrtanbieter eine Minimierung des Auslastungsrisikos ihrer Schiffskapazitäten anstreben. In Bezug auf die angebotsbezogenen Merkmale (Leistungsangebot/Zielgruppenspezifik) gilt dies nur, wenn sie sich auf die Ausgestaltung der technisch-physischen Merkmale bei Schiffsneuplanungen auswirken.

2.3.2 Merkmale der Kreuzfahrtroute

Die Reiseroute in einem Fahrtgebiet ist neben dem Schiff mit seinen Bordleistungen ein zentrales Produktelement einer Kreuzfahrt, so dass aus der Produktperspektive die Entscheidungen über Kreuzfahrtrouten von zentraler Bedeutung sind.⁸⁰ Eine Kreuzfahrtroute ist die *Summe oder Gesamtheit der verschiedenen vorab festgelegten Kreuzfahrthäfen bzw. Destinationen, die während einer Kreuzfahrt in einer bestimmten Reihenfolge nacheinander angelaufen bzw. besucht werden*.⁸¹ Somit ergibt sich die Route aus der Auswahl eines oder mehrerer *Fahrtgebiete* und der dort anzulaufenden *Häfen* (und Landausflüge) für einen bestimmten *Zeitraum* (Reisedauer) in einer bestimmten *Reihenfolge*. Kreuzfahrtanbieter legen durch diese Auswahl die räumlichen, inhaltlichen, zeitlichen oder gestalterischen (formalen) Merkmale einer Kreuzfahrtroute fest. Diese zu planenden Merkmale sind Grundlage für die Gliederung der Routenmerkmale, denen entsprechende Kriterien zugeordnet werden können (siehe Tab. B-3).

⁸⁰ Vgl. SCHRAND (2003) in: ROTH/SCHRAND (Hg.), S. 198; WTO (2003), S. 119.

⁸¹ Zusätzlich zum Routenverständnis der WTO als *Summe von Destinationen* ist aus Sicht der Verfasserin auch die Art der „Verknüpfung“ der Destinationen bzw. der Reihenfolge des Anlaufs zu berücksichtigen, wodurch sich Routen mit identischen Destinationen trotzdem voneinander unterscheiden können. Vgl. WTO (2010), S. 5.

Tab. B-3: Spezifizierung der Kreuzfahrt-Produktelementes Route

Merkmal	Kriterien (Bsp.)	Beispiele
Raum (geogr.)	<ul style="list-style-type: none"> - Weltweit - Fahrtgebiet - Kreuzfahrtregion 	<ul style="list-style-type: none"> - Fahrtgebiet: z. B. Mittelmeer - Kreuzfahrtregion: z. B. östliches Mittelmeer - Kreuzfahrthafen: z. B. Piräus
Inhalt	<ul style="list-style-type: none"> - Anzahl der Kreuzfahrthäfen/Destinationen - Art der Kreuzfahrthäfen/Destinationen 	<ul style="list-style-type: none"> - schiffs- vs. ausflugsbetonte Kreuzfahrten - Gestaltung/Abstimmung der Landausflüge (ggf. Verlängerungsaufenthalte)
Zeit	<ul style="list-style-type: none"> - Gesamt-Reisedauer - Zeit im Hafen/Zeit auf See 	<ul style="list-style-type: none"> - Kurzkreuzfahrt: 3 bis 6 Tage; - Standard-Kreuzfahrt: 7 bis 14 Tage; - Langzeit-Kreuzfahrt: ab 15 Tage; - Ultra-Kreuzfahrt/Weltreisen: ab ca. 100 Tage - Aufenthaltsdauer an Land/auf dem Schiff; Rhythmus Land- und Seetage
Gestalt	<ul style="list-style-type: none"> - Routentyp - Reihenfolge (Hafenanlauf) 	<ul style="list-style-type: none"> - Offen vs. geschlossen

Quelle: eigene Darstellung

Die *räumlichen Merkmale* der Route beinhalten unterschiedlich abgegrenzte geografische Bereiche von weltweit (fahrtgebietsbezogen) bis regional (hafenbezogen).

Inhaltliche Merkmale beziehen sich auf die Anzahl und Art der in der Route enthaltenen Kreuzfahrthäfen, in denen Kreuzfahrten entweder beginnen/enden oder die innerhalb einer Route angelaufen werden, einschließlich der von dort aus möglichen Landausflüge. Anzustreben ist der Besuch möglichst abwechslungsreicher (unterschiedlicher) Häfen.⁸²

Die *zeitlichen Merkmale* beziehen sich auf die Aufenthaltszeit in den angelaufenen Häfen und auf die Zeit auf See (zwischen einzelnen Hafenanläufen), deren Summe die Reisedauer einer Kreuzfahrt ergibt. Unterschieden werden Kurzkreuzfahrten (bzw. Minikreuzfahrten) mit 3 bis 6 Tagen Reisedauer⁸³, Standard-Kreuzfahrten mit einer Dauer zwischen 7 und 14 Tagen, Langzeit-Kreuzfahrten ab 15 Tage und Ultra-Kreuzfahrten ab ca.

⁸² Vgl. SCHÄFER (1998), S. 132 f.

⁸³ Die Begriffe „Kurzkreuzfahrten“ und „Minikreuzfahrten“ werden z. T. synonym verwendet: Vgl. Happy Kreuzfahrten (2011a) [ONLINE]; Kreuzfahrten.de (2011c) [ONLINE].

Da Kreuzfahrten laut Definition mehrtägig sind, werden „Tages-Kreuzfahrten“ (Dauer von acht bis zwölf Stunden, ohne Übernachtung) im Gegensatz zu SCHRAND nicht einbezogen; die festgelegte Mindestdauer von Kurzkreuzfahrten von drei Tagen (statt zwei Tage, wie bei SCHROEDER und SCHRAND) beruht auf der Mindestzahl notwendiger Anläufe für eine Rundreise (mindestens drei: vom Starthafen zum ersten Anlaufhafen, anschließend zum zweiten Anlaufhafen und schließlich zurück zum Starthafen) und auf tatsächlichen Angeboten von Kurzkreuzfahrten (oft dreitägig); die Obergrenze (sechs Tage) orientiert sich an SCHRAND. Vgl. SCHROEDER (2002), S. 206; SCHRAND (2003) in: ROTH/SCHRAND (Hg.), S. 196; DFDS SEAWAYS (2011) [ONLINE]; Happy Kreuzfahrten (2011b) [ONLINE]; Happy Kreuzfahrten (2011a) [ONLINE]; Kreuzfahrten.de (2011c) [ONLINE].

100 Tage, zu denen auch Weltreisen zählen.⁸⁴ Neben der Reisedauer ist v. a. das Verhältnis der Zeit im Hafen zur Zeit auf See wichtig: Erfahrene Kreuzfahrer wählen bewusst Kreuzfahrtrouten mit ein oder zwei reinen Seetagen, an denen kein Hafenanlauf stattfindet, um Entspannung zwischen den Hafenanläufen zu finden.⁸⁵ Zugleich wird den Passagieren durch Seetage die Möglichkeit gegeben, die verschiedenen Angebote an Bord des Kreuzfahrtschiffes (Restaurants, Unterhaltungsangebote usw.) zu nutzen.⁸⁶

Die *Gestalt* einer Route ergibt sich v. a. aus den räumlichen und inhaltlichen Merkmalen und kann anhand des Routentyps und der Reihenfolge der Hafenanläufe beschrieben werden. Der Routentyp wird bestimmt durch die Organisationsform: Bei offenen Routen bzw. Ketten findet die Ein- und Ausschiffung der Passagiere in unterschiedlichen Häfen und bei geschlossenen Routen in identischen Häfen statt.⁸⁷ Kreuzfahrtanbieter bevorzugen geschlossene Routen aufgrund des geringeren Organisationsaufwandes (geringere Kosten).⁸⁸

Schlussfolgernd ist festzuhalten, dass die Merkmale von Kreuzfahrtrouten – wie auch die Merkmale von Kreuzfahrtschiffen – auf vielfältige Art und Weise unterschieden werden können und teilweise in Wechselwirkung zueinander stehen (z. B. beschränkt die Reisedauer die Anzahl anlaufbarer Häfen). Auch zwischen den Produktelementen Schiff und Route bestehen Interdependenzen (Zielgruppenspezifik des Schiffes und inhaltliche Routenmerkmale sollten sich an den Ansprüchen potenzieller Passagiere ausrichten). Welche Häfen letztendlich Bestandteil der Kreuzfahrtroute sind, bestimmen die räumlichen und inhaltlichen Routenmerkmale. Aus Hafensicht ist die Routenplanung im Vergleich zur Schiffsplanung eine „unsichere“ Planungskomponente, die sich kurzfristig ändern und damit Auswirkungen auf die Häfen haben kann: Bei ihren Entscheidungen über sämtliche Dimensionen der Kreuzfahrtrouten sind Kreuzfahrtanbieter deutlich flexibler als bei schiffsbezogenen Entscheidungen und können ihre Routen kurzfristig an veränderte Bedürfnisse anpassen.⁸⁹

⁸⁴ Zur Dauer von Kreuzfahrten vgl. SCHRAND (2003) in: ROTH/SCHRAND (Hg.), S. 196. An einer kompletten Weltreise (zwischen 100 und 160 Tagen) wird selten teilgenommen; oft erfolgt die Auswahl einer jeweils interessanten Teilstrecke. Vgl. SCHULZ/AUER (2010), S. 221.

⁸⁵ Vgl. SCHÄFER (1998), S. 132 f.; GOLDEN/BROWN (2006), S. 15.

⁸⁶ Auch das Kreuzfahrtschiff selbst ist eine Destination. Vgl. WTO (2003), S. 121.

⁸⁷ Vgl. SCHÄFER (1998), S. 77; WTO (2003), S. 119.

⁸⁸ Vgl. MARTI (1992), S. 365.

⁸⁹ Die Bedeutung der beiden Produktmerkmale für Häfen wird in Abschnitt B 3.2.1 detailliert betrachtet.

2.4 Produktbezogene Charakterisierung von Kreuzfahrtarten und Herleitung von Kreuzfahrtsegmenten

Die Vielfalt der Produktelemente Schiff und Route geht einher mit heterogenen Produktkonzepten von Kreuzfahrtanbietern, so dass die Zuordnung von Kreuzfahrtanbietern zu einem Segment eine Möglichkeit darstellt, diese Heterogenität zu berücksichtigen. Dazu werden bestehende Gliederungsansätze von Kreuzfahrtarten unter Einbezug zugrunde liegender Bildungskriterien charakterisiert und gruppiert. Auf diese Weise können produktbezogene Ansätze identifiziert werden, die auf Basis beider Produktelemente gebildet werden. Daraus lassen sich wiederum Kreuzfahrtsegmente (Anbietersegmente) ableiten.

Grundlegend können alle Merkmale, die zur *Beschreibung* einer Kreuzfahrt herangezogen werden, der *Systematisierung* von Kreuzfahrten und damit als Abgrenzungskriterien von Kreuzfahrtarten dienen. Somit gibt es keine klare, überschneidungsfreie Trennung einzelner Kreuzfahrtarten. Verschiedene Autoren verwenden oft mehr als *ein* Abgrenzungskriterium und nehmen eine *unterschiedliche Auswahl* solcher Kriterien vor.⁹⁰ SCHÄFER weist auf die Problematik uneinheitlich verwendeter Systematisierungen von Kreuzfahrtarten hin, indem er eine Vermischung von Routen- und Kreuzfahrtsklassifizierungen in der Literatur feststellt, die zu teilweise irreführenden Bezeichnungen von Kreuzfahrtarten führt.⁹¹ Obwohl die Route zentraler Bestandteil einer Kreuzfahrt ist, sollten Kreuzfahrtarten bzw. -typen somit nicht ausschließlich über Routen- sondern auch über Schiffsmerkmale gebildet werden.

Aus der Kombination der Produktmerkmale von Schiff und Route (siehe Tab. B-1 und Tab. B-3) bzw. ihrer Ausprägungen ließe sich eine Vielzahl unterschiedlicher Kreuzfahrtarten bilden. Somit sind Ansätze zur Differenzierung von Kreuzfahrten von der Art und Anzahl verwendeter Abgrenzungskriterien abhängig.⁹² In Bezug auf das Schiff können

⁹⁰ Vgl. SCHÄFER (1998), S. 196. Für eine Übersicht von Ansätzen kreuzfahrtbezogener Segmentierung und Klassifikation vgl. GROSS/LÜCK (2012) in: VOGEL et al. (Hg.), S. 64. Auch tatsächliche Kreuzfahrtangebote sind uneinheitlich abgegrenzt: z. B. werden angebotene Kreuzfahrten unter der Rubrik „Themenkreuzfahrten“ als „Expeditionskreuzfahrten“ und „Expedition Wissen“ bezeichnet, die den Expeditionskreuzfahrten zuzuordnen wären, da sie (im Vergleich zu den Themenkreuzfahrten) schiffstypenbezogene Spezifika erfordern. Vgl. Hapag-Lloyd Kreuzfahrten GmbH (o. J.) [ONLINE].

⁹¹ Vgl. SCHÄFER (1998), S. 77. Als Beispiel wird SCHROEDERS Definition einer klassischen Kreuzfahrt herangezogen, in welcher der Routentyp klar im Vordergrund steht: „Klassische Kreuzfahrt: Mehrtägige Schiffsurlaubsreise als Rundreise mit identischem Ausgangs- und Zielhafen. [...]“ SCHROEDER (2002), S. 197.

⁹² *Art des Urlaubserlebnisses*: „Luxury“ (kleine Schiffe), „Premium“ (mittelgroße Schiffe), „Contemporary“ (große Schiffe) und „Destination“ (kleine Spezialschiffe); *Kundensegmente* („Mass Market“, „Affluent“ und „Senior“); *Geographie* (Fahrtgebiete). Vgl. AHRENS (2008) in: BREITZMANN (Hg.), S. 38. Höchste Bedeutung haben Kreuzfahrten in den Bereichen „Premium“/„Deluxe“ (4 Sterne) und „Contemporary“/„Standard“ (3 Sterne bzw. 3 Sterne +). Vgl. BJELICIC (2012) in: VOGEL et al. (Hg.), S. 25 f.

z. B. die Größe, der Zweck/Schiffstyp, das Leistungs- und Unterhaltungsangebot, die Zielgruppe oder die Güte der Leistung herangezogen werden. Hinsichtlich der Kreuzfahrtroute können die Fahrtgebiete, Destinationen/Landausflüge, Reisedauer oder der Routentyp von Interesse sein.

Nicht als Kreuzfahrtarten werden in dieser Arbeit solche Abgrenzungen verstanden, die ausschließlich auf der Basis *eines* Produktelements gebildet werden (reine Schiffs- oder Routentypologien). Hierzu zählt die Unterscheidung nach *Reisedauer* (z. B. Kurzkreuzfahrten; siehe Abschnitt 2.3.2) und nach *Fahrtgebiet* (z. B. Ostsee- oder Mittelmeer-Kreuzfahrten).⁹³ Weiterhin werden *Turnuskreuzfahrten* („Caribbean Carousel“) nicht als Kreuzfahrtarten angesehen: Diese finden regelmäßig in wöchentlichen oder kürzeren Rhythmen nacheinander auf derselben Route (über einen längeren Zeitraum) statt⁹⁴, so dass es hier bereits um die Ablaufplanung mehrerer, aufeinanderfolgender Kreuzfahrten geht. Auch die sog. „Schmetterlingskreuzfahrten“ und „See- bzw. Badreisen“ zählen – als Varianten der Turnuskreuzfahrten – im Folgenden nicht zu den Kreuzfahrtarten.⁹⁵

Kreuzfahrtarten, bei denen *beide* Produktelemente (Schiff und Route) berücksichtigt werden, sind Klassische Kreuzfahrten, Contemporary Cruises (zeitgemäße Kreuzfahrten bzw. Fun-/Clubkreuzfahrten), Studienkreuzfahrten, Themenkreuzfahrten, Expeditionskreuzfahrten und Segelkreuzfahrten.⁹⁶ Bei *Klassischen (Luxus-) Kreuzfahrten*, die auf „Klassischen Kreuzfahrtschiffen“ stattfinden, ist die gefahrene Route bzw. sind die Landausflüge und Zielgebiete von besonders hoher Bedeutung; die Reiseatmosphäre ist eher förmlich.⁹⁷

⁹³ Zur Unterscheidung von Kreuzfahrtarten nach Reisedauer vgl. SCHRAND (2003) in: ROTH/SCHRAND (Hg.), S. 196; MUNDT/BAUMANN (2007) in: MUNDT (Hg.), S. 379. Zur Unterscheidung von Kreuzfahrtarten nach Fahrtgebiet vgl. BIEBIG et al. (2008), S. 243.

⁹⁴ Vgl. MUNDT/BAUMANN (2007) in: MUNDT (Hg.), S. 378; SCHÄFER (1998), S. 94 f.; SCHROEDER (2002), S. 343.

⁹⁵ *Schmetterlingskurse* sind meist zweiwöchige Kreuzfahrten, bestehend aus jeweils zwei verschiedenen einwöchigen Routen, die abwechselnd im selben Ein-/Ausschiffungshafen beginnen/enden. Somit sind Schmetterlingskreuzfahrten zwei verschiedene Turnuskreuzfahrten, die alternierend im zweiwöchigen Rhythmus stattfinden. Bei *See- bzw. Badreisen* besteht die Möglichkeit einer Unterbrechung der Kreuzfahrt in einem der angelaufenen Häfen für einen Badeaufenthalt. Vgl. MUNDT/BAUMANN (2007) in: MUNDT (Hg.), S. 378 f.

⁹⁶ SCHÄFER zählt *Klassische Kreuzfahrten* und *Contemporary Cruises* zu den Kreuzfahrt-Konzepten (Grundtypen), von denen er die übrigen Kreuzfahrtarten (Kreuzfahrttypen) abgrenzt, die sich mit den Grundtypen überschneiden. Vgl. SCHÄFER (1998), S. 191. Daneben zählt SCHÄFER auch „Leserreisen“ zu den Kreuzfahrtarten; weist jedoch selbst darauf hin, dass diese eher eine Vertriebsform als eine Kreuzfahrtart darstellen (oft als Studien- oder Themenkreuzfahrten durchgeführt), welche über verschiedene Medien (z. B. Zeitschriften) angeboten werden, die gleichzeitig als Kreuzfahrtveranstalter auftreten (Buchung von Schiffskontingenten). Vgl. SCHÄFER (1998), S. 196 ff.

⁹⁷ Vgl. SCHÄFER (1998), S. 187 ff.; SCHULZ/AUER (2010), S. 83. Klassische Kreuzfahrten finden auch auf modernen Schiffen statt (z. B. Costa). Vgl. SCHULZ/AUER (2010), S. 86.

Meist handelt es sich um geschlossene Routen (Routentyp) mit einer Reisedauer zwischen fünf und zwölf Tagen.⁹⁸ Da ein gewisser Grad an Luxus Merkmal der Klassischen Kreuzfahrt ist⁹⁹, werden Luxuskreuzfahrten in dieser Arbeit der Klassischen Kreuzfahrt zugeordnet, obwohl sie auch als eigenständige Kreuzfahrtart auf Luxusschiffen oder Megayachten für bestimmte Zielgruppen angesehen werden.¹⁰⁰

Bei den *Contemporary Cruises*, die auf Mega-Schiffen (Schiffsgröße) bzw. Fun-Ships/Clubschiffen (Schiffstyp) mit umfangreichem Leistungsangebot stattfinden, steht das Schiff bzw. dessen Angebotsspektrum im Sinne einer Urlaubsdestination im Vordergrund; die Reiseatmosphäre der tendenziell kürzeren Kreuzfahrten (zwischen drei und sieben Tagen) ist eher ungezwungen und locker, denn es werden eher jüngere und preisbewusste Kreuzfahrer bzw. junge Paare oder Familien mit Kindern angesprochen (Alter bzw. Familienstatus der Zielgruppe).¹⁰¹

Die verbleibenden Kreuzfahrtarten beziehen sich auf bestimmte Nischen¹⁰² und unterscheiden sich hinsichtlich verschiedener Schiffsmerkmale (z. B. Schiffstyp oder Leistungsgüte auf dem Schiff) bzw. Routenmerkmale (z. B. inhaltlich, räumlich oder zeitlich). *Studien- und Themenkreuzfahrten* sind auf eine spezifische Zielgruppe ausgerichtet, für die fachspezifisch qualifizierte Reiseleiter bzw. gelungene Themenangebote maßgeblich sind. Bei *Studienkreuzfahrten* handelt es sich um Studienreisen auf Kreuzfahrtschiffen, bei welchen die gefahrene Route für die Passagiere den Mittelpunkt der Reise bildet: Die Anzahl angelaufener Häfen ist hier vergleichsweise hoch und die von Lektoren vor- und nachbereiteten Landausflüge finden sehr ausführlich zusammen mit qualifizierten Reiseleitern statt.¹⁰³ Keine zentrale Rolle spielen demnach hoher Komfort bzw. vielfältige Freizeitangebote auf dem Schiff. *Themenkreuzfahrten*, die sich an einem bestimmten Motto orientieren (z. B. Essen, Musik, Fotografie, Sportarten usw.), sollen einerseits gezielt Erstreisende („First Time Cruiser“) anlocken bzw. erfahrene Stammgäste („Repeat Cruiser“)

⁹⁸ Vgl. MUNDT/BAUMANN (2007) in: MUNDT (Hg.), S. 378; SCHROEDER (2002), S. 197; SCHRAND (2003) in: ROTH/SCHRAND (Hg.), S. 196; SCHÄFER (1998), S. 11.

⁹⁹ Vgl. HOCKMANN (1993), S. 18; CLIA/TNS (Juni 2011) [ONLINE], S. 6; Bezeichnung „klassische Luxuskreuzfahrt“: Vgl. SCHULZ (2010), S. 52.

¹⁰⁰ Vgl. MUNDT/BAUMANN (2007) in: MUNDT (Hg.), S. 379 ff.

¹⁰¹ Vgl. MUNDT/BAUMANN (2007) in: MUNDT (Hg.), S. 384; SCHÄFER (1998), S. 187 ff.; SCHULZ/AUER (2010), S. 83.

¹⁰² Diese Dreiteilung wird v. a. bei SCHULZ deutlich, der „Klassische (Luxus-) Kreuzfahrten“, „Clubkreuzfahrten“ (Contemporary Cruises) und „Nischenkreuzfahrten“ (z. B. Expeditionskreuzfahrten) bzw. Klassische Kreuzfahrtschiffe, Club-/Fun-Kreuzfahrtschiffe und spezialisierte Kreuzfahrtschiffe unterscheidet. Vgl. SCHULZ (2010), S. 51 f.; SCHULZ/AUER (2010), S. 81 ff.

¹⁰³ Vgl. SCHÄFER (1998), S. 199 f.

überzeugen (z. B. durch prominente Fachleute oder Künstler) und andererseits unattraktive Routen und Termine „aufwerten“. ¹⁰⁴

Expeditions- und Segelkreuzfahrten sind ebenfalls auf spezifische Zielgruppen ausgerichtet und zudem an bestimmte Schiffstypen gebunden: Zentraler Inhalt der *Expeditionskreuzfahrten* ist das Erreichen von außergewöhnlichen Reisezielen (z. B. Polarregionen), weshalb der Schwerpunkt auf der Kreuzfahrtroute liegt und Ausstattung und Serviceleistungen auf dem Schiff von untergeordneter Bedeutung sind. ¹⁰⁵ Solche Kreuzfahrten finden auf kleinen Expeditionsschiffen oder Eisbrechern statt, deren spezielle Ausrüstung ihren Einsatz in relativ schwer befahrbaren Gebieten mit klimatischen, geografischen oder nautischen Einschränkungen ermöglicht. ¹⁰⁶ Bei *Segelkreuzfahrten* ist das Segeln das eigentliche Urlaubserlebnis (z. B. sog. Windjammerreisen), so dass das Schiff einen Destinationscharakter aufweist und somit den zentralen Kreuzfahrtinhalt bildet. ¹⁰⁷

Auf der Grundlage dieser Kreuzfahrtarten werden die *Kreuzfahrtsegmente* eingeteilt in: Klassische Kreuzfahrten, Fun-/Clubkreuzfahrten, Expeditionskreuzfahrten, Segelkreuzfahrten und „sonstige“ Kreuzfahrten (z. B. Studien- und Themenkreuzfahrten). ¹⁰⁸ Dabei besteht die Strategieausrichtung der Anbieter „moderner“ (kontemporärer) *Fun-/Clubkreuzfahrten* in der Orientierung am Massenmarkt (Kostenführer), so dass die Erzielung von Skalenerträgen (z. B. durch große Schiffe und Flotten) sowie standardisierte Prozesse (z. B. hohe Frequenz derselben Route) besonders wichtig sind. Die übrigen Kreuzfahrtsegmente sind eher durch eine Segmentierungs- bzw. Nischenstrategie gekennzeichnet: Bei *Klassischen Kreuzfahrten* wird das ursprüngliche Kreuzfahrt-Image (exklusiv, luxuriös, hochpreisig) mit ausgefallenen Routen auf klassischen Schiffen gepflegt; bei *Expeditions- und Segelkreuzfahrten* stehen außergewöhnliche Kreuzfahrterlebnisse auf einzigartigen Routen mit kleinen, spezifischen Schiffen (Expeditions- bzw. Segelschiffe) und kleineren Flotten im Vordergrund. ¹⁰⁹

¹⁰⁴ Vgl. SCHRAND (2003) in: ROTH/SCHRAND (Hg.), S. 185; SCHÄFER (1998), S. 201. Bedeutend v. a. für Hafenstädte sind zukünftige Besuche der Region unabhängig von Kreuzfahrten. Einen positiven Effekt auf diese Wiederbesuchs-Wahrscheinlichkeit hat die Aufenthaltszeit im Hafen. Vgl. GABE et al. (2006), S. 286.

¹⁰⁵ Vgl. SCHÄFER (1998), S. 197. Zu „Expeditions-/Erlebniskreuzfahrten“ vgl. auch SCHROEDER (2002), S. 202.

¹⁰⁶ Dazu zählen eisführende oder flache Gewässer (z. B. Korallenriffe). Vgl. SCHÄFER (1998), S. 196.

¹⁰⁷ Vgl. SCHROEDER (2002), S. 202; SCHÄFER (1998), S. 198; MUNDT/BAUMANN (2007) in: MUNDT (Hg.), S. 379.

¹⁰⁸ Anm. d. Verf.: Themen- und Studienkreuzfahrten werden zu „sonstigen“ Kreuzfahrten zusammengefasst, da keine starke Bindung an bestimmte Schiffstypen mit Auswirkungen auf Häfen besteht.

¹⁰⁹ Anbieter einer Branche (z. B. Kreuzfahrtanbieter), die einem Anbietersegment/einer strategischen Gruppe angehören, verfolgen dieselbe oder eine ähnliche Strategie (z. B. preis-/kundensegmentbezogen). Vgl. PORTER (2008), S. 181. Mit der strategischen Ausrichtung von Reedereien beschäftigen sich GROSS/LÜCK: Diese unterscheiden Massenmarkt-, Segmentierungs- und Nischenstrategie im Rahmen kundenorientierter Strategiemodule, wobei diese Einteilung im Wesentlichen den drei Normstrategien von PORTER entspricht (umfassende Kostenführerschaft, Differenzierung sowie Konzentration auf Schwerpunkte). Vgl. GROSS/LÜCK (2012) in: VOGEL et al. (Hg.), S. 65; PORTER (2008), S. 77.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass es unterschiedliche Abgrenzungsansätze von Kreuzfahrtarten gibt. Diese beruhen auf einer der jeweiligen Zielstellung entsprechenden Auswahl von Kriterien zur Unterscheidung von Kreuzfahrten. Aus der produkt- bzw. anbieterorientierten Abgrenzung von Kreuzfahrtarten (keine reine Schiffs- oder Routentypologie) ergeben sich fünf Kreuzfahrtsegmente, deren jeweilige Segmentstrategien (z. B. Massenmarkt-Orientierung) sich bezüglich beider Kreuzfahrt-Produktelemente auf Kreuzfahrthäfen auswirken können (technisch-physische Schiffsmerkmale und Routenmerkmale). Somit ist die Entwicklung der Produktelemente innerhalb der relevanten Kreuzfahrtsegmente (z. B. eingesetzte Schiffsgrößen, beliebte Routen) wichtig in Bezug auf (veränderte) Anforderungen an Häfen. Diese Bedeutung der Häfen für das Kreuzfahrtprodukt wird im folgenden Abschnitt betrachtet.

3 Kreuzfahrthäfen als Form von Seehäfen

3.1 Grundfunktion und Begriffsabgrenzung von Kreuzfahrthäfen

Die Beschreibung der Grundfunktion und die Begriffsabgrenzung von Kreuzfahrthäfen orientiert sich an den bestehenden Definitionen von Seehäfen, da diese Arbeit ausschließlich auf die Hochseekreuzschifffahrt bezogen ist.¹¹⁰

Ein Seehafen ist eine „Nahtstelle“ bzw. Verbindung zwischen See- und Binnenverkehr und stellt demzufolge einen Verkehrsknotenpunkt dar¹¹¹, in dem die Verkehrsobjekte das Verkehrsmittel wechseln. Der Schwerpunkt in verschiedenen Hafendefinitionen liegt bei den zentralen Hafenaufgaben (Grundfunktion) bzw. der *inhaltlichen Charakterisierung*, wozu in erster Linie der Güter- bzw. Passagiertransfer einschließlich dafür notwendiger Leistungen und Einrichtungen (z. B. Infrastruktur für Schiffe bzw. Güter/Passagiere) zählen.¹¹²

¹¹⁰ Bei Flusskreuzfahrten sind Binnenhäfen notwendig. Die grobe Einteilung in Seehäfen und Binnenhäfen geht einher mit einer Vielzahl an Aufgaben und Bedingungen, die von Häfen übernommen werden bzw. unter denen Hafenprozesse ablaufen. Vgl. BABST et al. (1969), S. 66.

¹¹¹ Vgl. VAGGELAS/PALLIS (2010), S. 75; ADEN (2008) in: BAUMGARTEN (Hg.), S. 403; BIEBIG et al. (2008), S. 95.

¹¹² Vgl. ALDERTON (2008), S. 1 f.; BIEBIG et al. (2008), S. 220; CULLINANE/TALLEY (2006) in: CULLINANE/TALLEY (Hg.), S. 1; SCHROEDER (2002), S. 155; BREITZMANN (1997) in: BLOECH/IHDE (Hg.), S. 928; MAYER (1988) in: HERSHMAN (Hg.), S. 78; LÜSCH et al. (1981), S. 10. Eine eher abstrakte und nicht nur für Häfen zutreffende Definition geben BICHOU/GRAY: sie definieren Häfen als komplexe, dynamische Einheiten, in denen eine Vielzahl von Aktivitäten für unterschiedliche Akteure und Organisationen erbracht werden. In dieser Definition wird die Charakteristik eines Hafens nicht deutlich, denn sie trifft auch für Gewerbegebiete im Allgemeinen zu. Vgl. BICHOU/GRAY (2005), S. 75.

Die Grundfunktion von Seehäfen ist die *Transferfunktion*¹¹³, denn jeder Hafen muss den Verkehrsmittelwechsel der jeweiligen Transportobjekte (Personen-/Gütertransfer) sicherstellen bzw. die dafür notwendigen Hafenleistungen erbringen.¹¹⁴ Die Art und Weise der Erfüllung der Transferfunktion bzw. der primären Hafenaufgaben unterscheidet sich von Hafen zu Hafen und wird in der jeweiligen Zweckbestimmung deutlich.¹¹⁵ Damit verbunden ist die Bereitstellung der jeweils notwendigen *see- und landseitigen* Verkehrsinfrastruktur und weiterer Hafenfazilitäten.¹¹⁶ Ein Hafen sollte sowohl seeseitig als auch landseitig gut erreichbar sein, wobei Letzteres entscheidend beeinflusst wird von der Qualität des Hafenanschlusses an andere Verkehrsmittel (z. B. Bahn oder Bus). Zur Erbringung der Transferfunktion verfügt ein Hafen über Einrichtungen, die das Anlegen von Schiffen und das Beladen/Löschen von Fracht (Güterumschlag) bzw. das Ein-/Aus-schiffen von Passagieren ermöglichen¹¹⁷ und ist damit die ausschließliche und demzufolge unentbehrliche *Station bzw. Basis des Seeverkehrs*.

Die geografische Hafenabgrenzung bzw. die *räumliche Charakterisierung* weicht in den Definitionen teilweise stark voneinander ab und reicht von einer eher allgemeinen Beschreibung als Gebiet bzw. Ort¹¹⁸ über die Bezeichnung als „Ausschnitt der Wasser- und Bodenfläche“¹¹⁹ oder Komplex von Liegeplätzen¹²⁰ bis hin zu sehr engen Abgrenzungen (Hafen als Wasserbecken¹²¹ oder einzelner Liegeplatz¹²²). Bezogen auf die räumliche Charakterisierung ist neben der wasserseitigen auch die landseitige Hafenabgrenzung zu berücksichtigen, denn die geografische Beschränkung eines Hafens auf ein Wasserbecken bzw. einen oder mehrere Liegeplätze (wasserseitig) wird dem Schnittstellencharakter von Häfen zwischen See- und Landverkehr nicht gerecht. Somit handelt es sich bei einem Seehafen um einen *Ausschnitt der Wasser- und Bodenfläche*.¹²³

¹¹³ Die Transferfunktion bezieht im Gegensatz zur Umschlagsfunktion neben dem Güterverkehr auch den Passagiertransfer ein. Vgl. BREITZMANN (2011) in: BREITZMANN (Hg.), S. 7; OPPEL (2002), S. 8.

¹¹⁴ Hafenleistungen sind z. B. die Be- und Entladung der Seeschiffe und Binnenverkehrsmittel sowie weitere Verkehrsleistungen innerhalb des Seehafens. Vgl. BREITZMANN (1997) in: BLOECH/IHDE (Hg.), S. 928.

¹¹⁵ Nach der Zweckbestimmung werden folgende Hafentypen voneinander abgegrenzt: Seehäfen für den Güterumschlag, Fährhäfen, Passagierhäfen, Fischereihäfen, Werfthäfen, Sportboot-/Yachthäfen, Marinehäfen und reine Schutzhäfen. Vgl. BREITZMANN (1997) in: BLOECH/IHDE (Hg.), S. 928; LÜSCH et al. (1981), S. 13; BIEBIG et al. (1980), S. 12.

¹¹⁶ Vgl. BREITZMANN (1997) in: BLOECH/IHDE (Hg.), S. 928.

¹¹⁷ Vgl. Eurostat (2009) [ONLINE]; LÜSCH et al. (1981), S. 10; ALDERTON (2008), S. 1 f.

¹¹⁸ Vgl. ALDERTON (2008), S. 1 f.; CULLINANE/TALLEY (2006) in: CULLINANE/TALLEY (Hg.), S. 1; MAYER (1988) in: HERSHMAN (Hg.), S. 78.

¹¹⁹ Vgl. BREITZMANN (1997) in: BLOECH/IHDE (Hg.), S. 927.

¹²⁰ Vgl. BIEBIG et al. (2008), S. 220.

¹²¹ Vgl. LÜSCH et al. (1981), S. 10.

¹²² Vgl. SCHROEDER (2002), S. 155.

¹²³ Vgl. BREITZMANN (1997) in: BLOECH/IHDE (Hg.), S. 927.

Unter Berücksichtigung inhaltlicher und räumlicher Gesichtspunkte wird der *Seehafen* im Folgenden verstanden als *ein Ausschnitt der Wasser- und Bodenfläche* mit mindestens einem *Liegeplatz für Seeschiffe*, der über *Einrichtungen* verfügt, die das *sichere Anlegen oder Verankern* von Schiffen sowie ggf. Schiffsreparaturen¹²⁴ und den sicheren *Transfer von Passagieren bzw. Gütern* ermöglichen. Die wasserseitige Grenze des Seehafen-Territoriums ist i. d. R. die Reede; Grenze zum Binnenland bilden die Straßenzufahrt, der Eingang zum Hafenbahnhof und die Koppelstelle der Binnenschifffahrt.¹²⁵

Auch Kreuzfahrthäfen stellen notwendige Verkehrsknotenpunkte dar, da für die An-/Abreise der Passagiere und für die Durchführung von Landausflügen Verkehrsmittelwechsel zwischen dem Kreuzfahrtschiff und anderen Verkehrsmitteln an Land (z. B. Bus) erforderlich sind. Dabei bilden Kreuzfahrthäfen den Ausgangspunkt sowohl für die Seereise (zum nächsten Hafen) als auch für Landausflüge (ins „touristische Umland“). Aus Sicht der notwendigen aufeinanderfolgenden Verkehrsträgerwechsel ist es unerheblich, ob der „Starthafen“ der *erste* Hafen einer Kreuzfahrt oder ein Startpunkt *innerhalb* einer Kreuzfahrt ist: Die Passagiere gelangen mit Luft- und Landverkehrsträgern vom Heimatort zum Turnaround-Hafen bzw. mit Landverkehrsträgern vom Landausflug zum Stopover-Hafen und wechseln auf das Kreuzfahrtschiff (Einschiffung). Im Anschluss an die Seereise erfolgt im jeweils folgenden Hafen erneut ein Wechsel vom Schiff auf bestimmte Binnenverkehrsträger für Fahrten zu touristischen Anziehungspunkten (in Stopover-Häfen) bzw. zurück zum Heimatort (in Turnaround-Häfen). In Abb. B-3 sind zur Vereinfachung ausschließlich direkte Verkehrsverbindungen dargestellt, obwohl bei der An- und Abreise Transportketten möglich und Start- und Endpunkt einer Kreuzfahrt nicht zwei *aufeinanderfolgende* Turnaround-Häfen sind.

¹²⁴ *Reparaturwerften* ermöglichen kurzfristige und schnelle Instandsetzungsmaßnahmen, die am Schiffskörper, an Schiffsmaschinenanlagen, an der Ausrüstung und an nachrichten- und funktechnischen Anlagen des Schiffes vorgenommen werden müssen. Vgl. LÜSCH et al. (1981), S. 45.

¹²⁵ Vgl. BIEBIG et al. (1980), S. 9. Eine Reede ist nach LÜSCH ein „Parkplatz auf See“, wobei drei Reedeausführungen zu unterscheiden sind, nach denen sich deren Bemessung richtet: Ankerplatz, Bojenliegeplatz und Dalbenplatz. Gemäß DIN 4054 wird eine Reede definiert als „ein für das Warten (auch Be- und Entladen) von Schiffen ausgewiesener, nicht am Ufer gelegener Teil einer Wasserstraße.“ BRINKMANN (2005), S. 121; LÜSCH et al. (1981), S. 48 f.

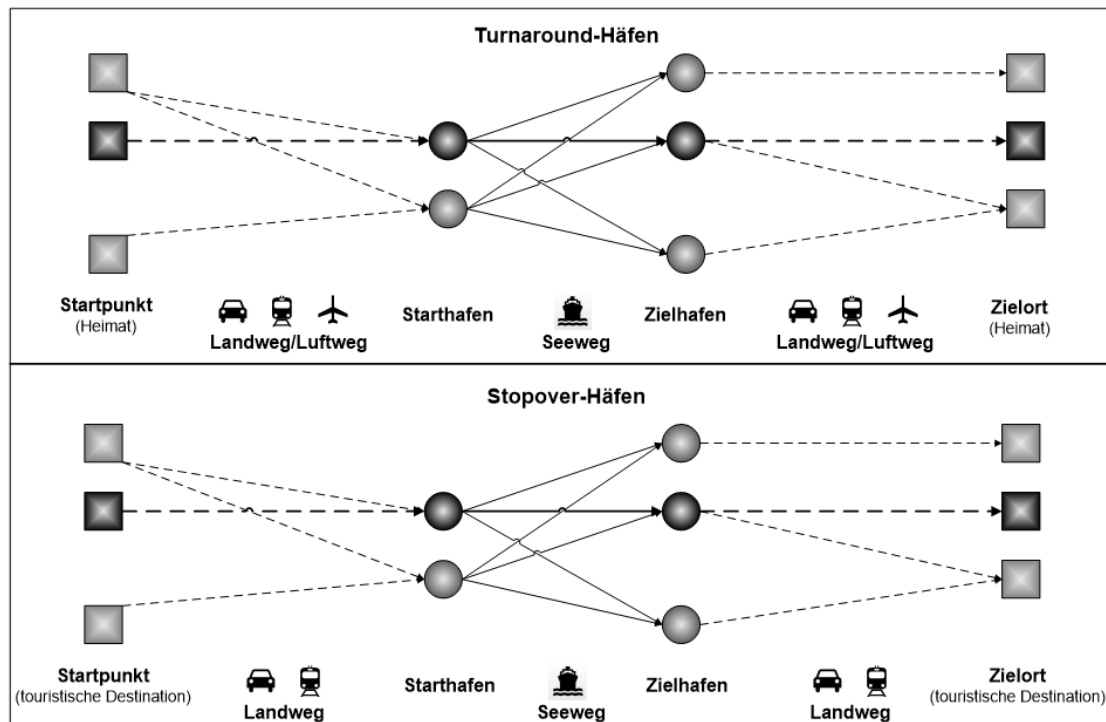


Abb. B-3: Kreuzfahrthäfen als Verkehrsknotenpunkt aus (teil-) prozessorientierter Sicht

Quelle: eigene Darstellung¹²⁶

Da in Kreuzfahrthäfen der Passagiertransfer im Vordergrund steht, sind sie ihrer Zweckbestimmung nach Passagierhäfen, in denen Kreuzfahrtschiffe – als eine Form der Passagierschiffe – anlegen können und in denen Abfertigungseinrichtungen und Dienstleistungen für den Fahrgast dominieren.¹²⁷ Aus diesem Grund werden Hafenleistungen, die vorwiegend (oder ausschließlich) im Zusammenhang mit dem Güterumschlag stehen, in der Definition nicht berücksichtigt. Daraus ergeben sich zwei wesentliche Adressaten von Hafenleistungen, an deren Erfordernissen die notwendigen Hafenfazilitäten (langfristig) auszurichten sind: *Kreuzfahrtschiffe* und *Kreuzfahrtpassagiere* (einschließlich Crew), denn in Kreuzfahrthäfen werden Leistungen für die Schiffe und für die Kreuzfahrtpassagiere (und Besatzungsmitglieder) der Kreuzfahrtanbieter erbracht. Dabei ist es durchaus möglich, dass sich neben dem Passagierhafen weitere Hafentypen am jeweiligen

¹²⁶ Anm. d. Verf.: Übertragung des Schemas einer Logistikkette im Containerbereich auf den Kreuzfahrtbereich. Vgl. ZONDAG et al. (2010), S. 185.

¹²⁷ Vgl. LÜSCH et al. (1981), S. 13. Neben Kreuzfahrtschiffen zählen auch Fähren zu den Passagierschiffen; demzufolge sind Fährhäfen ebenfalls eine Form der Passagierhäfen. Der Hauptunterschied zwischen beiden Schiffs- und Hafentypen besteht darin, dass Fähren i. d. R. auch Fahrzeuge transportieren, so dass in Fährhäfen neben dem Passagier zugleich das trajektierende Verkehrsmittel im Vordergrund steht. Vgl. BRINKMANN (2005), S. 72; LÜSCH et al. (1981), S. 153 f.

Standort befinden, um Synergieeffekte zu nutzen (z. B. gemeinsame Verwendung der Reede, Schleuse oder Hafeneinfahrt), wie bspw. in Rostock.¹²⁸

Ein *Kreuzfahrthafen* wird in dieser Arbeit definiert als ein Ausschnitt der Wasser- und Bodenfläche mit mindestens einem Liegeplatz für seegängige Passagierschiffe (Hochseekreuzfahrtschiffe¹²⁹), der über Einrichtungen verfügt, die das sichere Anlegen oder Verankern der Schiffe (sowie ggf. Schiffsreparaturen) und den sicheren Transfer der Kreuzfahrtpassagiere sowie der Schiffsbesatzung/Crewmitglieder ermöglicht. Touristische Attraktionen in der Hafenstadt bzw. der näheren Umgebung spielen sowohl für Anlaufhäfen (Landausflüge) als auch für Start-/Zielhäfen (Verlängerungsaufenthalte) eine wichtige Rolle.¹³⁰ Im Folgenden werden Destinationen und Häfen im Unterschied zur Auffassung einiger Autoren nicht gleichgesetzt, denn obwohl bestimmte Kreuzfahrtdestinationen durch Kreuzfahrthäfen mit verkörpert werden, beziehen sie sich i. d. R. nicht auf das unmittelbare Hafengelände.¹³¹

Zusammenfassend ergibt sich auf Basis der Betrachtung von Seehäfen, dass die Grundfunktion von *Kreuzfahrthäfen* der Passagiertransfer ist und die Hauptadressaten der Hafenleistungen Kreuzfahrtschiffe und -passagiere sind. Dies resultiert aus der Stellung der Häfen als notwendige Verkehrsknotenpunkte: Die An- und Abreise zum Hafen bzw. die Durchführung von Landausflügen erfordert den Verkehrsmittelwechsel der Kreuzfahrtpassagiere zwischen Schiff und Landverkehrsträgern. Da Häfen diese Grundfunktion auf verschiedene Art und Weise sowie unter verschiedenen Bedingungen erfüllen, widmet sich der folgende Abschnitt den Gliederungsmöglichkeiten von Hafenarten. Berücksichtigt wird dabei sowohl die Sicht der Kreuzfahrtanbieter (Kreuzfahrt-Produktmerkmale) als auch die Sicht der Häfen (Relevanz der Produktmerkmale für Häfen).

¹²⁸ Vgl. LÜSCH et al. (1981), S. 13. Hafentypen in Rostock: *Seehafen* (45 Schiffs Liegeplätze, davon 26 Spezialliegeplätze für Fähren, Ro/Ro-Schiffe, Kohle/Baustoffe, Zement, Getreide, Düngemittel, Schwergut, Flüssiggüter und Chemikalien, vgl. Rostock Port - HERO (2015) [ONLINE]); *Chemiehafen YARA* (Werkshafen des Düngemittelwerks); *INTERSEROH-Metallaufbereitung Rostock* (MAB, Umschlag von Schüttgütern); *Maritimes Gewerbegebiet Groß Klein* (MAGEB, hauptsächlich Schiffsreparaturen und Umschlag von Stückgütern); *Müsing Kai* (Umschlag von Schüttgütern); *Rostocker Fracht- und Fischereihafen* (RFH) (Umschlag verschiedener Güter, z. B. Schütt-, Gefrier-, Stückgüter usw.); *Stadthafen* (Nutzung vorwiegend für mittelgroße Passagier- und Flussschiffe, den Orts- und Nahverkehr und für Yachten); *Warnemünde Cruise Center* (Kreuzfahrthafen). Vgl. Rostock Port - HERO (2007) [ONLINE].

¹²⁹ Anm. d. Verf.: im Folgenden wird die Bezeichnung „Kreuzfahrtschiff“ verwendet.

¹³⁰ Vgl. VOGEL (2004), S. 1; SCHULZ (o. J.) [ONLINE]; BIEBIG et al. (2008), S. 240; BIEHN (2006), S. 140.

¹³¹ Die WTO, PAPATHANASSIS/BECKMANN oder GUI/RUSSO verwenden die Begriffe „Hafen“ (port) und „Destination“ (destination) teilweise synonym; beziehen sich inhaltlich jedoch auf *Destinationen*. Vgl. WTO (2010), S. 5; WTO (2003), S. 119; PAPATHANASSIS/BECKMANN (2011), S. 165; GUI/RUSSO (2011), S. 135. Destinationen sind *Bestimmungsorte* bzw. *Zielregionen* von (Kreuzfahrt-) Touristen mit unterschiedlicher räumlicher Abgrenzung (von Freizeitanlagen bis hin zu Ländern). Vgl. ALTHOF (2000), S. 7.

3.2 Gliederung von Hafenarten unter Berücksichtigung von Kreuzfahrt-Produktmerkmalen

3.2.1 Relevanz der Kreuzfahrt-Produktmerkmale für Häfen

Der Fokus in dieser Arbeit liegt auf spezifischen *Anforderungen an Kreuzfahrthäfen* aus dem Blickwinkel der Gestaltung des Kreuzfahrtproduktes, denn das Ergebnis der Produktplanung der Kreuzfahrtanbieter (Schiffseinsatz- und Routenplanung) ist von zentraler Bedeutung für Kreuzfahrthäfen. Neben der Produktperspektive der Kreuzfahrtanbieter soll v. a. auch die Perspektive der Kreuzfahrthäfen berücksichtigt werden: Nicht alle aufgeführten Produktmerkmale von Schiff und Route (siehe Tab. B-1 und Tab. B-3) haben denselben Stellenwert für Kreuzfahrthäfen, so dass die Kreuzfahrt-Produktmerkmale auf die aus Hafensicht Relevanten einzugrenzen sind. Darauf aufbauend werden im folgenden Abschnitt 3.2.2 bestehende Gliederungsansätze von Hafenarten beschrieben und anhand der zugrunde liegenden, evtl. hafenrelevanten Produktmerkmale beurteilt.

Kreuzfahrt-Produktmerkmale werden in dieser Arbeit als *relevant* für Kreuzfahrthäfen erachtet, wenn sie einen Einfluss auf die Erfüllung der Grund- bzw. Transferfunktion von Häfen haben. Mit Blick auf diese Transferfunktion sind vorwiegend *technisch-physische Schiffsmerkmale* (Größe, Zweck und sonstige technisch-physische Merkmale) aus zwei wesentlichen Gründen von Bedeutung: Einerseits spiegeln sich darin angebotsbezogene Merkmale wider, was v. a. beim Schiffstyp deutlich wird (z. B. Fun Ships). Andererseits ist v. a. die physische Schiffsgrößenbegrenzung in Kreuzfahrthäfen ein wichtiger Engpassfaktor, da hierdurch die grundsätzliche Möglichkeit eines Hafenanlaufs bestimmt wird.¹³²

Im Rahmen der *Schiffsgröße* sind primär die technischen Abmessungen und die Passagierzahl von Bedeutung; die Bruttoreaumzahl (BRZ bzw. gt) hat hingegen in diesem Zusammenhang keine unmittelbare Bedeutung für Häfen. Die Schiffsgröße wirkt sich direkt auf die Investitionen im Bereich der Hafenzufahrten, Liegeplätze bzw. Kreuzfahrtterminals aus: Aufgrund hoher Kapitalbindung müssen sie so geplant werden, dass Kreuzfahrtanläufe und Passagierabfertigung langfristig möglich sind (z. B. ausreichende Breite und Tiefe der Hafenzufahrten¹³³). Zudem setzen große Schiffe mit entsprechenden Passagierzahlen die Hafeninfrastruktur sowie lokale Transport- und Tourismusdienstleister unter Druck; insbesondere häufige Mehrfachanläufe innerhalb beliebter Kreuzfahrtrouten steigern das Risiko der Überfüllung in Kreuzfahrthäfen und umliegenden Regionen

¹³² Vgl. BAIRD (1997), S. 33.

¹³³ Vgl. SCHULZ (2010), S. 60. Die *Hafenzufahrt* führt i. d. R. zur Hafeneinfahrt und verbindet die Hafenliegeplätze mit der offenen See. Vgl. BRINKMANN (2005), S. 84 ff.

(z. B. überfüllte Stadtzentren und Hauptverkehrsverbindungen).¹³⁴ Auch *sonstige technisch-physische Schiffsmerkmale* bzw. bordseitige Umweltschutzmaßnahmen sind für Häfen wichtig¹³⁵, da diese oftmals nur dann die gewünschte Wirkung erzielen, wenn auch landseitig entsprechende Hafeneinrichtungen vorhanden sind (z. B. Anschlüsse zur Landstromversorgung oder geeignete Hafenauffangeinrichtungen für das Recyceln von Schiffsabfällen).¹³⁶

Bezüglich der Routenmerkmale sind aus Hafensicht v. a. die in der Routenplanung relevanten *räumlichen, inhaltlichen und zeitlichen Merkmale* bedeutend; die *formale Gestalt* einer Route ist hingegen das Ergebnis der Routenplanung und hat somit keine unmittelbare Bedeutung für einzelne Kreuzfahrthäfen. So können Häfen mit Blick auf räumliche Merkmale von der Attraktivität weltweiter Fahrtgebiete oder von beliebten Kreuzfahrtsregionen im jeweiligen Gebiet profitieren. Inhaltliche Merkmale sind für Häfen ebenfalls wichtig, da durch die jeweils möglichen Landausflüge bestimmt wird, ob der Hafen in das Angebotsspektrum eines Kreuzfahrtanbieters „passt“. Zeitliche Aspekte spielen für Häfen vorwiegend hinsichtlich der Zeit im Hafen eine Rolle, da die Liegezeit die Art möglicher Ausflüge begrenzt; die Zeit auf See ist hingegen nicht mit spezifischen Hafenanforderungen verbunden. Einige Kreuzfahrtanbieter werben ausdrücklich mit längeren Liegezeiten bzw. einer höheren Zahl an Übernachtaufenthalten¹³⁷, wodurch den Kreuzfahrtpassagieren ausreichend Zeit für Ausflüge außerhalb des näheren Hafenumfelds zur Verfügung steht. Somit spielt auch der reibungslose, zügige Transfer bzw. die Transfereffizienz eine wichtige Rolle. In Tab. B-4 sind die für Häfen bedeutsamen Merkmale der Produktelemente Schiff und Route zusammenfassend dargestellt.

¹³⁴ Vgl. ECC/Ashcroft & Associates Ltd. (09.12.2011) [ONLINE], S. 35; GUI/RUSO (2011), S. 138; PAPATHANASSIS/BECKMANN (2011), S. 156.

¹³⁵ Anm. d. Verf.: Das Baujahr bzw. Alter des Schiffes hat für Häfen eine indirekte Bedeutung, da es ein Indikator für andere Schiffsmerkmale ist, z. B. für die Schiffsgröße oder Umweltschutzvorkehrungen am Schiff; die (maximale) Schiffsgeschwindigkeit hat für Häfen keine zentrale Bedeutung.

¹³⁶ Bis zu 95 Prozent der Abfälle auf Kreuzfahrtschiffen werden recycelt (durch effiziente Mülltrennung), jedoch besteht bei Kreuzfahrthäfen laut ECC ein Nachholbedarf in Bezug auf die Auffanganlagen für Wertstoffe. Vgl. ECC/Ashcroft & Associates Ltd. (21.11.2012) [ONLINE], S. 33.

¹³⁷ Dazu zählen bspw. die Luxuskreuzfahrtmarken Celebrity Cruises und Azamara Club Cruises. Vgl. RCL Cruises Ltd. (17.03.2014); RCL Cruises Ltd. (o. J.) [ONLINE].

Tab. B-4: Hafenrelevante Merkmale der Kreuzfahrt-Produktelemente Schiff und Route

Produktelement: Merkmalsdimension	Merkmal	Kriterien	Bedeutung für Kreuzfahrthäfen
Schiff (technisch/ physisch)	Größe	- Passagierzahl - techn. Abmessungen (Länge/Breite/Tiefgang)	- Kreuzfahrtterminals - Hafenzufahrten, Liegeplätze (maximal mögliche Länge/Breite/Tiefgang)
	Zweck	- Schiffstyp	
	sonstige techn./phys. Merkmale	- Umweltschutzmaßnahmen - Alter/Baujahr	- Hafenauffangeinrichtungen - Landstromversorgung
Route	Raum (geogr.)	- Weltweit - Fahrtgebiet - Kreuzfahrtregion	- Wettbewerbs-Fahrtgebiete - Wettbewerbs-Regionen - Wettbewerbs-Häfen
	Inhalt	- Art des Hafens - Art der Destination	- Turnaround-/Stopover-Häfen - Potenzial attraktiver Landausflüge/ ggf. Verlängerungsaufenthalte
	Zeit	- Zeit im Hafen	- Aufenthaltsdauer an Land

Quelle: eigene Darstellung

Schlussfolgernd ist festzuhalten, dass für Kreuzfahrthäfen sowohl Schiffs- als auch Routenmerkmale relevant sind. Die Art der konkreten Auswirkungen dieser Merkmale auf Häfen ist jedoch unterschiedlich: Schiffsbezogene Merkmale wirken sich – im Falle eines Hafenanlaufs – unmittelbar auf Häfen bzw. die notwendigen Hafenstrukturen aus, da Schiffe (neben Passagieren) Hauptadressat von Hafenleistungen sind. Routenbezogene Merkmale wirken sich einerseits auf die Hafenanläufe selbst (räumliche und inhaltliche Routenmerkmale) und andererseits auf die Aufenthaltsdauer in den Anlaufhäfen (zeitliche Routenmerkmale) aus. Von hoher Bedeutung für Kreuzfahrthäfen sind größenbezogene Schiffsmerkmale, denn mit den steigenden *Schiffsgrößen* verändern sich die Anforderungen an die Infrastruktur von Kreuzfahrthäfen (z. B. ausreichend große Hafenzufahrten, Liegeplätze oder Passagierterminals) und an das umliegende Gebiet aufgrund der damit verbundenen Passagierzahlen. Vor allem in kleinen Kreuzfahrthäfen ist ein sicheres Anlaufen nur schwer oder gar nicht mehr möglich, so dass Fahrtgebiete mit vielen kleinen bzw. mit wenigen an (sehr) große Schiffe angepasste Häfen von einem Großteil neuer Schiffe nicht angelaufen werden können.¹³⁸ Da für die jeweiligen Schiffstypen oft eine Schiffsgröße charakteristisch ist (z. B. Fun Ships sind meist Mega-Schiffe), sind Häfen mitunter für bestimmte Kreuzfahrtsegmente (z. B. Fun-/Clubkreuzfahrten) bzw. deren Schiffstypen ungeeignet, so dass sich die Hafenstruktur auf die Anbieterstruktur in Fahrtgebieten auswirkt.

¹³⁸ Vgl. HALL (2007) in: PINDER/SLACK (Hg.), S. 106 f.; WTO (2010), S. 55.

3.2.2 Arten von Kreuzfahrthäfen und Beurteilung ihrer Abgrenzungskriterien

3.2.2.1 Inhaltliche Gliederungsansätze von Kreuzfahrt-Hafenarten

Ansätze zur Abgrenzung von Kreuzfahrt-Hafenarten lassen sich nach den unterschiedlichsten Kriterien bilden. Die im Folgenden beschriebenen Ansätze stellen demzufolge keine abschließende bzw. vollständige Liste dar, denn jeder Ansatz beruht auf bestimmten Zielstellungen, die ebenfalls vielfältig sein können.

Die in der Literatur bzw. Praxis angewandten Gliederungsansätze für Arten von Kreuzfahrthäfen sind entweder eher durch eine inhaltliche (aufgabenbezogene) oder räumliche (geografische) Orientierung gekennzeichnet. Zentral für die folgenden Ausführungen ist die *inhaltliche* Ausrichtung, da diese in enger Verbindung zur maßgebenden Transferfunktion von Kreuzfahrthäfen steht (z. B. Hafenfunktion, -leistungen bzw. -attraktivität) und weil die Art und Weise der Erfüllung dieser Transferfunktion von räumlichen Gegebenheiten beeinflusst wird (geografische Lage bzw. Verbindung des Hafens zur offenen See).¹³⁹ Die geografische Lage beschränkt bspw. die Möglichkeiten und den baulichen Aufwand für eine zweckmäßige Hafennutzung (z. B. Schutzbauwerke oder seeseitige Hafenzufahrt) und von der Entfernung des Hafens zu seeschifftiefem Wasser bzw. zur offenen See hängt die Dauer der Revierfahrt ab, auf der nicht mit voller Geschwindigkeit gefahren werden kann.¹⁴⁰ Eine lange Revierfahrt (z. B. bis zu fünfeinhalb Stunden in Hamburg) wirkt sich einerseits negativ auf die verfügbare Zeit für Landausflüge aus und stellt andererseits v. a. bei großen Schiffen hohe Anforderungen an die sichere Schiffsführung.¹⁴¹

Dass sich die Abgrenzungskriterien von Kreuzfahrt-Hafenarten zum Teil deutlich voneinander unterscheiden, wird anhand der sieben Gliederungsansätze in Tab. B-5 deutlich. Auf hafenrelevanten Produktmerkmalen beruhen die drei Abgrenzungen nach *Funktion* des Hafens innerhalb der Route, nach *Service* bzw. Leistungsangebot des Hafens sowie

¹³⁹ Hafentypen nach der *geografischen Lage*: Flussmündungshäfen (z. B. Rostock, Hamburg, Rotterdam); Fjordhäfen (z. B. Narvik); Buchthäfen (z. B. Wismar, Gdynia); Häfen im Schutz von Inseln oder in Bodden (z. B. Stralsund, Turku, Bergen), Häfen an der freien Küste (z. B. Genua, Marseille) und Häfen vor der Küste (z. B. Bantry Bay, Le Havre-Antifer); Hafentypen nach der *Verbindung zur offenen See*: offene Seehäfen (Beeinflussung des Wasserstands wird durch Außenwasserstand) und geschlossene Seehäfen bzw. Dockhäfen (unabhängig von Wasserstandsschwankungen der offenen See: z. B. London, Le Havre). Vgl. BIEBIG et al. (1980), S. 12 f.; LÜSCH et al. (1981), S. 17.

¹⁴⁰ Vgl. LÜSCH et al. (1981), S. 17. Eine *Revierfahrt* ist die zu fahrende Strecke zwischen Hafenliegeplätzen und offener See, die durch die Hafenzufahrt (Fahrwasser einer Wasserstraße) miteinander verbunden sind. Vgl. BRINKMANN (2005), S. 84.

¹⁴¹ Die durchschnittliche Dauer der Revierfahrt in ausgewählten deutschen Häfen reicht von 0:30 h in Rostock (3 Seemeilen) über 2:36 h in Bremerhaven (32 Seemeilen) bis hin zu 5:30 h in Hamburg (77 Seemeilen). Vgl. atmosfair (2010) [ONLINE], S. 20.

nach *Attraktivität* des Hafens für Kreuzfahrtanbieter. Den verbleibenden vier Ansätzen (nach Region, Segment, Marketing/Image sowie Produktlebenszyklus) liegen Kriterien in Bezug auf Motive und Präferenzen der Kreuzfahrtpassagiere oder aus Sicht der Hafenvermarktung zugrunde, die nicht produktbezogen sind.

Relativ viele Autoren nehmen eine Gliederung in Turnaround- und Stopover-Häfen vor. Dies verdeutlicht den hohen Stellenwert der Hafenarten nach *Funktion* bzw. Stellung des Hafens innerhalb der Kreuzfahrtroute (inhaltliches Routenmerkmal): In Turnaround-Häfen beginnen und/oder enden Kreuzfahrten¹⁴² bzw. findet der Passagierwechsel (Ein-/Ausschiffung) in Kreuzfahrtterminals statt (Ein-/Ausschiffungshäfen).¹⁴³ Stopover-Häfen werden *während* der Kreuzfahrt angelaufen und ermöglichen denselben Passagieren, die das Schiff für z. B. Landausflüge verlassen haben, den Wiedereinstieg in dieses Schiff zur Fortsetzung ihrer Reise.¹⁴⁴ MARTI führt zusätzlich einen dritten, „hybriden“ Hafentyp auf, der als Turnaround- und Stopover-Hafen fungiert; bezeichnet als „Allzweck-Hafen“ („all-purpose port“).¹⁴⁵

¹⁴² Vgl. WTO (2010), S. 241.

¹⁴³ Vgl. European Commission (August 2009) [ONLINE], S. 7; ALTHOF (2000), S. 23; ALTHOF (2001), S. 26.

¹⁴⁴ Vgl. WTO (2010), S. 242.

¹⁴⁵ Vgl. MARTI (1990), S. 162. Anm. d. Verf.: Aus Sicht jedes einzelnen Passagiers ist jeder hybrid genutzte Hafen eindeutig entweder ein Turnaround- oder ein Stopover-Hafen.

Tab. B-5: Ausgewählte Ansätze zur Unterscheidung von Kreuzfahrthafenarten

Bezeichnung	Kriterium u. Produktmerkmal	Quelle/-n
Turnaround-Hafen, Stopover-Hafen	Funktion des Hafens in der Route: Routenmerkmale (inhaltlich)	European Cruise Council (2012); Schüßler (2011); WTO (2010); European Commission (2009); Cruise Baltic (2008); Klein (2005); Althof (2000);
Allround-Hafen		Marti (1990)
Port of Call, Home Port, Semi Home, Call	Service im Hafen: Routenmerkmale (inhaltlich), Schiffsmerkmale (techn.-phys.: Schiffsgröße/Zweck)	Gui & Russo (2011)
cruise tourism hub, high potential port, pure transit port, underdeveloped port, pure turnaround port, classic port, low potential port, no-go destination	Attraktivität für Kreuzfahrtan- bieter: Routenmerkmale (inhaltlich), Schiffsmerkmale (techn.-phys.: Schiffsgröße/Zweck)	European Commission (2009)
Black Hole, Gateway, Balanced	Rolle des Hafens in der Region Verteilung d. Touristenströme auf d. Hafen u. das touristische Hinterland	Rodrigue/Notteboom (2012);
Semi Gateway		Gui & Russo (2011)
Contemporary/Mass, Premium, Luxury, Adventure	Segment des Hafens	Gui & Russo (2011)
Marquee, Exotic, Discover/Cultural, Upscale Yacht like	Marketing/Image des Hafens	Gui & Russo (2011)
Einführung, Wachstum, Reife, Rückgang/Degeneration	Phase im Produktlebenszyklus: (Kriterien: Anzahl Kreuzfahrtgäste, Erreichbarkeit d. Hafens, Hafenfazilitä- ten u. touristische Attraktionen)	Gui & Russo (2011)

Quelle: eigene Darstellung¹⁴⁶

¹⁴⁶ Vgl. ECC (26.06.2012) [ONLINE], S. 28; SCHÜßLER (2011), S. 22; WTO (2010), S. 7 f.; ECC (26.06.2012) [ONLINE], S. 28; SCHÜßLER (2011), S. 22; WTO (2010); European Commission (August 2009) [ONLINE], S. 6 f.; Cruise Baltic (Mai 2008), S. 8; KLEIN (August 2005) [ONLINE], S. 7; ALTHOF (2000), S. 23; MARTI (1990), S. 161 f.; GUI/RUSSO (2011), S. 139 ff.; RODRIGUE/NOTTEBOOM (05.09.2012), S. 21 f.; European Commission (15.10.2009) [ONLINE], S. 24 f.; WTO (2010), S. 7 f.

In enger Verbindung zur Unterscheidung nach der Funktion steht die Einteilung nach dem *Service*, was bereits anhand der Bezeichnungen servicebezogener Hafenarten deutlich wird (mit Ausnahme des „Calls“): Der „Home Port“ entspricht dem Turnaround-Hafen (Start-/Zielhafen mit Passagierterminal und vielfältigen schiffsbezogenen Leistungen); der „Port of Call“ kommt dem Stopover-Hafen gleich (Anlaufhafen innerhalb der Route mit Liegeplätzen, Wasserversorgung und Parkplätzen); der „Semi Home“ entspricht dem Allround-Hafen (Nutzung für Teilpassagierwechsel); der „Call“ ist hingegen eine Anlaufart während einer Kreuzfahrt, bei der lediglich die Möglichkeit des sicheren Verankerns der Schiffe besteht und der Passagiertransfer mit Hilfe von Tendern erfolgt.¹⁴⁷ Grundlage dieser servicebezogenen Hafenarten sind demnach sowohl Routenmerkmale (inhaltlich bzw. Art des Hafens) als auch technisch-physische Schiffsmerkmale (Schiffsgröße/-zweck).

Die Abgrenzung der acht Hafenarten nach *Attraktivität des Hafens für Kreuzfahrtanbieter* steht ebenfalls im Zusammenhang mit der Funktion von Kreuzfahrthäfen und bezieht sich auf (inhaltliche) Routenmerkmale (touristische Attraktivität) und auf technisch-physische Schiffsmerkmale (Zugänglichkeit sowie Hafenfazilitäten): Für den „pure turnaround port“ sind die Zugänglichkeit und hochwertige Hafenfazilitäten ausschlaggebend, während für „pure transit ports“ die touristische Attraktivität unbedingt notwendig ist.¹⁴⁸ Die attraktivste Hafenart ist der „cruise tourism hub“ (hohe touristische Attraktivität, gute Zugänglichkeit und ein hohes Niveau der Hafenfazilitäten).¹⁴⁹ Sind alle Merkmale gering ausgeprägt, handelt es sich um eine „no-go destination“.¹⁵⁰ Diese Zuordnung von Kreuzfahrthäfen stellt demzufolge lediglich eine breiter gegliederte, funktional-serviceorientierte Hafeneinteilung dar (zwischen „reinen“ Turnaround- und Stopover-Häfen).

Zu den vier verbleibenden Gliederungsansätzen von Kreuzfahrt-Hafenarten zählt u. a. die touristische Stellung von Kreuzfahrthäfen in der jeweiligen *Region*: Je nach Verteilung der

¹⁴⁷ Vgl. GUI/RUSO (2011), S. 140 f.

¹⁴⁸ Die acht Hafenarten nach Attraktivität ergeben sich jeweils aus der Kombination der hohen/niedrigen Ausprägung von drei Merkmalen (touristische Attraktivität, Zugänglichkeit und Niveau der Hafenfazilitäten). Im Unterschied zur Original-Quelle wird die Bezeichnung „port“ (statt „destination“) gewählt, da sich die Klassifikation in der Original-Quelle ebenfalls auf Häfen bezieht („model for classifying *ports* into port typologies“). Vgl. European Commission (15.10.2009) [ONLINE], S. 24.

¹⁴⁹ Hafenarten bei hoher touristischer Attraktivität (neben „cruise tourism hub“): „high potential port“ (ausbaufähige Hafenfazilitäten); „pure transit port“ („Durchgang“ zu touristischen Anziehungspunkten: ausbaufähige Zugänglichkeit, aber hohes Niveau der Hafenfazilitäten); „underdeveloped ports“ (ausbaufähige Zugänglichkeit sowie Hafenfazilitäten). Vgl. European Commission (15.10.2009) [ONLINE], S. 24.

¹⁵⁰ Hafenarten bei geringer touristischer Attraktivität (neben „no-go destination“): „pure turnaround port“ (hohes Niveau der Zugänglichkeit sowie der Hafenfazilitäten); „classic port destination“ (ausbaufähige Hafenfazilitäten); „low potential port“ (ausschließlich gute Hafenfazilitäten). Vgl. European Commission (15.10.2009) [ONLINE], S. 24.

Touristenströme auf Attraktionen im Hafen und Ausflugsziele konzentriert sich die touristische Attraktivität auf den Hafen bzw. die Hafenstadt („Black Hole“/„Destination cruise port“); dient der Hafen den Touristen ausschließlich bzw. überwiegend als „Durchgang“ für Ausflüge zu attraktiven Ausflugszielen („Gateway“ bzw. „Semi Gateway“) oder ist der touristische Stellenwert von Hafen und Ausflugszielen gleich („Balanced“).¹⁵¹

Bei der Unterteilung von Kreuzfahrthäfen nach dem primären *Segment* des Kreuzfahrthafens („Contemporary/Mass“, „Premium“, „Luxury“ und „Adventure“) wird die Zielgruppen-Orientierung besonders deutlich.¹⁵² Diese Hafenarten lassen zwar einen Produktbezug vermuten (siehe Kreuzfahrtarten in Abschnitt 2.4), spiegeln allerdings eher den Hafenerfolg innerhalb bestimmter Anbietersegmente wider und stehen in enger Verbindung zum marketingbezogenen Abgrenzungsansatz von Hafenarten: Die Hafenabgrenzung nach *Marketing/Image* unterscheidet sehr bekannte, stark frequentierte Kreuzfahrthäfen („Marquee“-Häfen als „Verkaufsargument“ der Route), exotische Häfen mit ausgefallenen Ausflügen („Exotic“), weniger bekannte, aber kulturell interessante Häfen („Discover/Cultural“) sowie kleine, exklusive Häfen („Upscale Yacht like“).¹⁵³ Dabei spricht die gezielte Eigenvermarktung von Kreuzfahrthäfen ganz bestimmte Kreuzfahrtsegmente an: Exklusive Häfen und ausgefallene Destinationen haben eher für Luxuskreuzfahrten eine hohe Bedeutung, während „Marquee“ ports eher für das „Contemporary-“ bzw. Massensegment wichtig sind.

Eher ein Instrument für die Hafenentwicklung als eine stabile Gliederung von Hafenarten ist die Einteilung nach Stellung im *Produktlebenszyklus* in die üblichen Phasen (Einführungs-, Wachstums-, Reife- und Degenerationsphase), die in erster Linie der Ableitung phasenspezifisch relevanter Strategien und Maßnahmen dient (z. B. Erhöhung/Begrenzung der Passagierzahl, Verbesserung der Zugänglichkeit, Steigerung der Bekanntheit usw.).¹⁵⁴

¹⁵¹ RODRIGUE/NOTTEBOOM und GUI/RUSSO nehmen eine ähnliche Einteilung vor; Unterschiede bestehen lediglich in der Bezeichnung der Häfen, die an sich touristisch attraktiv sind („Black hole“ vs. „Destination cruise port“) und in der Anzahl einbezogener Hafenarten (bei GUI/RUSSO zusätzlich „Semi Gateway“). Vgl. RODRIGUE/NOTTEBOOM (05.09.2012), S. 21; GUI/RUSSO (2011), S. 140. Im Gegensatz dazu setzt BAIRD den Gateway-Häfen mit Turnaround-Häfen gleich. Vgl. BAIRD (1997), S. 31.

¹⁵² Vgl. GUI/RUSSO (2011), S. 141.

¹⁵³ Die Unterteilung erfolgt anhand von Image, Exklusivität, Anlaufhäufigkeit bzw. Grad der Beschränkung auf bestimmte Schiffstypen/-größen. Vgl. GUI/RUSSO (2011), S. 142.

¹⁵⁴ Die Unterteilung erfolgt anhand der Zahl der Kreuzfahrtgäste im Hafen, der Erreichbarkeit/Art des Zugangs zum Hafen, des Angebots an Hafenfazilitäten sowie dem Umfang/der Entwicklung von touristischen Attraktionen. Vgl. GUI/RUSSO (2011), S. 141 f. Der Lebenszyklus muss nicht den idealtypischen (zeitabhängigen) Verlauf aufweisen, sondern Unternehmen wirken durch abnehmergerichtete Aktivitäten gestaltend auf die Entwicklung des Absatzvolumens und damit auf den Lebenszyklus eines Produktes ein.

Vgl. BENKENSTEIN (2002), S. 49 f.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass drei der betrachteten inhaltlichen Gliederungsansätze von Kreuzfahrtarten auf hafenrelevanten Schiffs- und Routenmerkmalen beruhen. Dabei handelt es sich um die Gliederung nach der Funktion des Hafens innerhalb der Route, nach der Serviceorientierung des Hafens und nach der Attraktivität des Hafens für Kreuzfahrtanbieter. Die übrigen Ansätze weisen hingegen keinen direkten Bezug zu den einzelnen Produkt- bzw. Planungselementen von Kreuzfahrten auf (Schiffs- und Routenmerkmale), sondern stellen die Sicht der Kreuzfahrtpassagiere oder der Häfen in den Vordergrund. Für die hafenart-spezifische Betrachtung von Hafenleistungen und Hafenfazilitäten im folgenden Abschnitt eignen sich v. a. die Ansätze nach *Funktion* und *Service*, denn auch die Einteilung der Hafenarten nach Attraktivität stellt letztlich nur eine stärker abgestufte Form der funktional-serviceorientierten Hafeneinteilung dar.

3.2.2.2 Charakteristik funktional-serviceorientierter Kreuzfahrt-Hafenarten

Die kombinierte Betrachtung funktionaler und serviceorientierter Kreuzfahrt-Hafenarten spiegelt die Sicht der Kreuzfahrtanbieter (Funktion des Hafens in der Route) und die Sicht der Häfen (Orientierung der Hafenservices an der dominierenden Anlaufart) wider, so dass die daraus resultierenden Kreuzfahrtarten in dieser Arbeit von zentraler Bedeutung sind: Die Hafenarten nach *Funktion* (Turnaround-, Stopover- und Allround-Hafen) sowie nach *Service* (Port of Call, Home Port, Semi Home und Call) stehen in engem Zusammenhang zueinander, denn die zu erfüllende Hafenfunktion geht mit spezifischen Leistungsanforderungen an Häfen einher, was wiederum zu einer bestimmten Serviceorientierung in den Häfen führt.¹⁵⁵ Die funktionalen Hafenarten lassen sich somit anhand der serviceorientierten Einteilung charakterisieren. Der „Call“ ist dabei als Sonderform eines Stopover-Anlaufs in einem Hafen zu verstehen, der das Tondern aus bestimmten Gründen erforderlich macht (keine Nutzungsmöglichkeit/Nichtvorhandensein von Hafenfazilitäten). Tenderhäfen sind somit eine Form von Stopover-Häfen (siehe Abb. B-4).

¹⁵⁵ Bezeichnung und Charakterisierung der Hafenarten nach Service (Port Call, Home Port, Semi Home und Call) wurden von GUI/RUSO übernommen. Vgl. GUI/RUSO (2011), S. 140 f. Allround-Häfen existieren mit Blick auf die Hafenfunktion aus Sicht eines Kreuzfahrtpassagiers nicht, sondern nur Turnaround- oder Stopover-Häfen. Eine Gegenüberstellung der Sichtweisen von Kreuzfahrtanbietern/Häfen und Kreuzfahrtpassagieren auf Häfen einschließlich daraus resultierender Anlaufotypen aus Anbieter- und aus Passagierperspektive enthält Abb. Z 1 in Anhang 1.

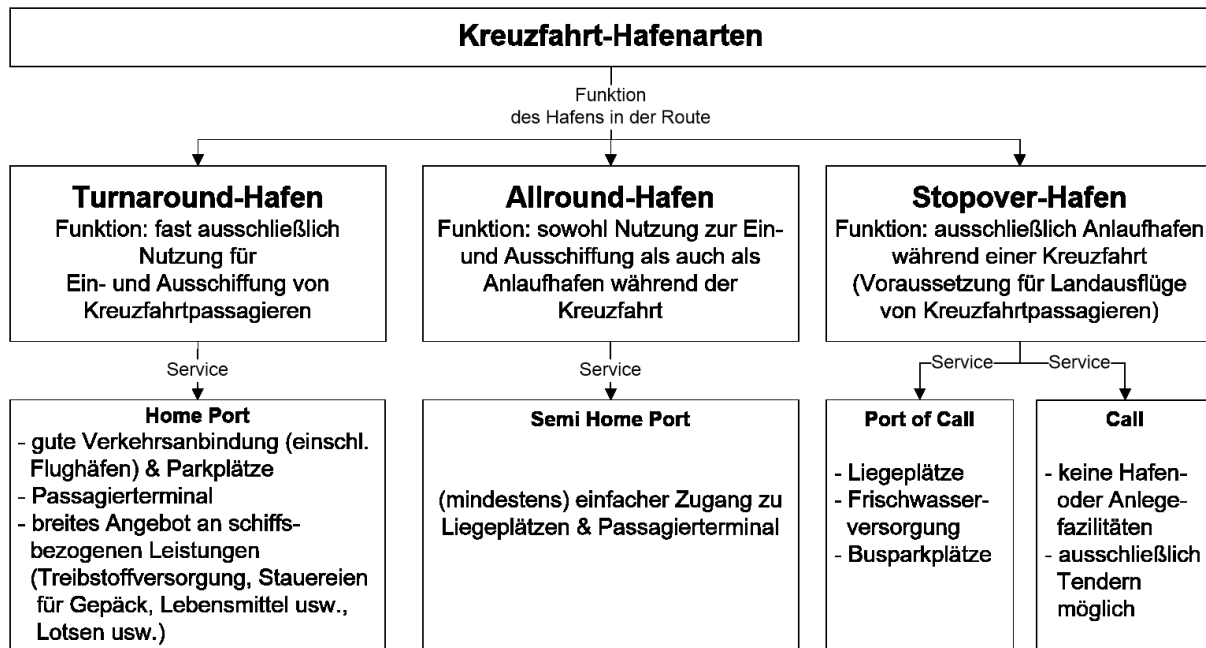


Abb. B-4: Kreuzfahrt-Hafenarten nach Funktionen und Serviceorientierung

Quelle: eigene Darstellung

Ein Turnaround ist ein Schiffsanlauf in einem Hafen, bei dem Passagiere das Schiff verlassen und *neue* Passagiere an Bord gehen (Passagierwechsel).¹⁵⁶ In der Literatur finden sich unterschiedliche Bezeichnungen für Turnaround-Häfen: Synonym werden u. a. die Begriffe „home ports“¹⁵⁷, „main ports“ bzw. „technical ports“/„base ports“/„berthing ports“¹⁵⁸, „hub-ports“¹⁵⁹, „ports of embarkation“¹⁶⁰ oder „Wechselhäfen“¹⁶¹ verwendet. Bei einem Turnaround-Anlauf sind die Anforderungen an Häfen aufgrund des Passagierwechsels komplexer als bei einem Stopover-Anlauf: Turnaround-Häfen müssen die Ankunft bzw. Abreise von teilweise großen Passagierzahlen innerhalb kurzer Zeit (ca. sieben bis neun Stunden) sicherstellen.¹⁶² Es ergeben sich einerseits Anforderungen an den

¹⁵⁶ Vgl. Cruise Baltic (Mai 2008), S. 8.

¹⁵⁷ Vgl. KLEIN (August 2005) [ONLINE], S. 7; ECC/Ashcroft & Associates Ltd. (09.12.2011) [ONLINE], S. 23; WTO (2010), S. 241.

Anm. d. Verf.: Grundsätzlich bezieht sich die Hafenbezeichnung „home port“ (Heimathafen) nicht auf die Hafenfunktion bei Kreuzfahrten, sondern ein Heimathafen ist der Ort, in dem das Schiff registriert ist.

¹⁵⁸ Vgl. WTO (2003), S. 119; WTO (2010), S. 241.

¹⁵⁹ Vgl. RODRIGUE/NOTTEBOOM (05.09.2012), S. 11.

¹⁶⁰ Vgl. MARTI (1990), S. 161.

¹⁶¹ Vgl. SCHÜßLER (2011), S. 22.

¹⁶² Vgl. HENRY (2012) in: VOGEL et al. (Hg.), S. 171. HENRY verweist auf bedeutende Anforderungen an Häfen bei großen Schiffen (ca. 2.000 Passagiere), von hohem Stellenwert sind die sichere Navigation zum Liegeplatz und ausreichende Transferfazilitäten für hohe Passagierzahlen (Ausschiffung ca. innerhalb von ein bis zwei Stunden und Einschiffung innerhalb von zwei bis drei Stunden). Vgl. HENRY (2012) in: VOGEL et al. (Hg.), S. 172. Auch die Hafenstatistiken von CRUISE BALTIC erfassen Stopover- und Turnaround-Anläufe („Passagierumschläge“ differenziert („number of calls“ bzw. „number of turnarounds“). Vgl. Cruise Baltic (18.01.2011) [ONLINE].

Turnaround-Hafen selbst, z. B. vorhandene(r) Passagierterminal(s), Schiffsversorgung und Treibstoffbunkerung; andererseits sind auch Anforderungen an das jeweilige Hafenumfeld wichtig, z. B. Flughäfen in Hafennähe zur Sicherstellung der Erreichbarkeit des Hafens für an- und abreisende Touristen, Transportkapazitäten, Hotels, Einkaufs-/Shoppingmöglichkeiten, Behörden und Destinationen/Reiseziele.¹⁶³ Dabei werden Turnaround-Anläufe aus Hafensicht grundsätzlich als „lohnender“ angesehen als Stopover-Anläufe.¹⁶⁴ Die Grundstrategie *reiner* Turnaround-Häfen wird in der Kostenführerschaft gesehen (Reduzierung der Betriebskosten für möglichst niedrige Preise für Hafenleistungen); zentral sind u. a. die Kostenminimierung, der effiziente Transfer und eine sehr gute Zugänglichkeit von Kreuzfahrttouristen (-massen).¹⁶⁵

Die angelaufenen Stopover-Häfen bilden den Ausgangspunkt für Landausflüge von Kreuzfahrtpassagieren; je nach Verweildauer können verschiedene Freizeitaktivitäten ausgeführt werden (z. B. Shopping, Rundfahrten oder spezielle Landprogramme). Auch für Stopover-Häfen finden sich unterschiedliche Bezeichnungen, wie z. B. „secondary ports“¹⁶⁶, „destination ports“¹⁶⁷, „ports of call“/„Anlaufhäfen“¹⁶⁸, „Unterwegshäfen“¹⁶⁹ oder „transit ports“¹⁷⁰. Anforderungen an das Hafenumfeld haben in Stopover-Häfen eine höhere Bedeutung als in Turnaround-Häfen. Hier sind v. a. das touristische Potenzial von Hafenstadt und Region, die Attraktivität für Kreuzfahrtgäste und Reedereien, die Möglichkeit von Landausflügen zu bspw. (Haupt-) Städten und Metropolen (z. B. St. Petersburg, Kopenhagen oder Oslo) maßgebend.¹⁷¹ Die Grundstrategie *reiner* Stopover-Häfen wird

¹⁶³ Vgl. HEINZE/HARDT (2006), S. 3; HENRY (2012) in: VOGEL et al. (Hg.), S. 173. PETERSEN nennt insgesamt acht notwendige Erfolgsfaktoren bzw. Kriterien in einem Turnaround-Hafen: Hafen (z. B. Kaifazilitäten, Tiefgang, Frischwasser usw.), Flughafen (Direktverbindungen nach Übersee und in europäische Städte, Art der Flughafenfazilitäten und -kapazitäten), Transport (Zeitaufwand, Transportmittel usw.), Hotels (Sternekategorie, Kapazitäten u. Ä.), Shopping (Öffnungszeiten an Sonn-/Feiertagen/am späten Abend), Behörden (Zoll, Einwanderungsbehörden, Schiffsklarierung usw.), Destination/Reiseziel (Kultur, Natur/Landschaft, Attraktionen, Touristeninformation, Freundlichkeit der Landsleute, Sicherheit) und Sicherheit (z. B. ISPS). Vgl. PETERSEN (2008) in: BREITZMANN (Hg.), S. 138 ff.

¹⁶⁴ Vgl. ECC/Ashcroft & Associates Ltd. (21.11.2012) [ONLINE], S. 23.

¹⁶⁵ Vgl. United Nations Conference on Trade and Development (1993) [ONLINE], S. 9. Im Rahmen einer Studie im Auftrag der Europäischen Kommission werden drei Hafen-Strategietypen aufgeführt: *operational excellent destination* (reiner Turnaround-Hafen), *individual tourist orientated destination* (reiner Stopover-Hafen) sowie *exclusive/unique destination* (reiner Stopover-Hafen mit Fokus auf kleine Tourismuskörner). Vgl. European Commission (15.10.2009) [ONLINE], S. 26. Die Grundstrategien beruhen auf den Normstrategien von PORTER. Vgl. PORTER (2008), S. 77.

¹⁶⁶ Vgl. WTO (2003), S. 119 f.

¹⁶⁷ Vgl. MARTI (1990), S. 160.

¹⁶⁸ Vgl. JUGOVIĆ et al. (2006), S. 99; MARTI (1990), S. 161; ALTHOF (2000), S. 23. Da jeder Hafen von Schiffen *angelaufen* wird, ist diese Terminologie für eine Unterscheidung von Turnaround-/Stopover-Häfen ungeeignet.

¹⁶⁹ Vgl. ALTHOF (2000), S. 23.

¹⁷⁰ Vgl. European Commission (August 2009) [ONLINE], S. 6; European Commission (15.10.2009) [ONLINE], S. 8; Port of Kalundborg (o. J.) [ONLINE]; Kalundborg Havn (o. J.) [ONLINE].

¹⁷¹ Vgl. HEINZE/HARDT (2006), S. 3.

eher in der Differenzierung bzw. Nischenstrategie gesehen (Angebot spezifischer bzw. auf bestimmte Tourismuskörperschaften konzentrierte Hafenleistungen), bei der eine hohe Qualität für Individualtouristen, sehr gute Zugänglichkeit zu touristischen Attraktionen, hohe Touristenfreundlichkeit und optimale touristische Einrichtungen (z. B. öffentliche Verkehrsmittel oder Tourist Information) wesentlich sind.¹⁷²

Neben Turnaround- und Stopover-Häfen sind auch hybrid genutzte Häfen von Bedeutung, die bspw. im Rahmen des steigenden Angebots sog. „*interporting cruises*“ mit Teilpassagierwechsel wichtig sind.¹⁷³ Bei einem Teilpassagierwechsel ist derselbe Hafen einer Kreuzfahrt für einen Teil der Passagiere ein Turnaround-Hafen und für den Rest der Passagiere ein Stopover-Hafen. Solche „hybriden Häfen“ haben die notwendigen Voraussetzungen eines Turnaround- und eines Stopover-Hafens und werden im Folgenden als „Allround-Häfen“ bezeichnet (siehe Abb. B-4).¹⁷⁴ Diese stellen somit die dritte funktionale Hafenart dar. Wie ein solcher Hafen genutzt wird, ist reedereispezifisch, d. h. derselbe Hafen kann für einen Kreuzfahrtanbieter ausschließlich für Turnaround-Anläufe, für einen anderen Anbieter ausschließlich für Stopover-Anläufe und für einen weiteren Anbieter für beides genutzt werden. Aus Hafensicht wird bspw. ein Stopover-Hafen von Kreuzfahrtanbietern *ausschließlich* für Stopover-Anläufe genutzt, während ein Allround-Hafen je nach Anbieter oder nach Funktion innerhalb der Kreuzfahrtroute von Anbietern *beide* Funktionen erfüllt.

Schlussfolgernd ist festzuhalten, dass die funktional-serviceorientierten Hafenarten im Folgenden maßgeblich sind, da sie sowohl von hoher Bedeutung für Kreuzfahrtanbieter als auch für Kreuzfahrthäfen sind: Kreuzfahrthäfen müssen im Rahmen einer Kreuzfahrtroute eine bestimmte Funktion erfüllen und die dazu notwendigen Leistungen bereithalten, denn die Hafenfunktion (Turnaround, Stopover bzw. Teilpassagierwechsel) geht mit bestimmten Serviceanforderungen einher. Die jeweiligen Services bzw. Hafenleistungen beeinflussen somit die Wettbewerbsposition des Hafens. Demzufolge werden im folgen-

¹⁷² Vgl. United Nations Conference on Trade and Development (1993) [ONLINE], S. 9; European Commission (15.10.2009) [ONLINE], S. 26; siehe Fußnote 165.

¹⁷³ „Interporting Cruises“ bieten den Passagieren eine höhere Flexibilität, da solche Kreuzfahrten in unterschiedlichen Häfen einer Route begonnen/beendet werden können. Vgl. ECC/Ashcroft & Associates Ltd. (09.12.2011) [ONLINE], S. 23. Es ist möglich, dass sich die Reisen lediglich durch eine geringfügige Verschiebung des Reisezeitraums unterscheiden. Von Costa Kreuzfahrten wurden bspw. Reisen angeboten, die auch jeweils einen Tag später begonnen bzw. beendet werden konnten, so dass die Turnaround-Häfen für einen Teil der Passagiere Stopover-Häfen darstellen. Vgl. Kreuzfahrten.de (2011a) [ONLINE].

¹⁷⁴ Allround-Häfen sind besondere Fälle, bei denen ein Turnaround-Hafen je nach Lage und Attraktivität als Stopover-Hafen fungiert bzw. bei denen ein Stopover-Hafen zur Ein- und Ausschiffung der Passagiere genutzt wird. Dies ist bspw. bei Reiserouten der Fall, bei denen auch Teile der Route buchbar sind, so dass im jeweiligen Hafen ein Teilpassagierwechsel stattfindet. Vgl. WTO (2003), S. 119.

den Abschnitt Leistungsbereiche und notwendige Fazilitäten in Kreuzfahrthäfen abgeleitet und unter Berücksichtigung der Hafenart beurteilt. Dabei erfolgt keine gesonderte Betrachtung von Allround-Häfen, da sie aufgrund ihres hybriden Charakters die Funktionen sowohl von Turnaround-Häfen (Passagierwechsel) als auch von Stopover-Häfen (Ermöglichen der reibungslosen Durchführung von Landausflügen) erfüllen müssen („Mischform“ von Turnaround- und Stopover-Hafen).

3.3 Hafenleistungen und erforderliche Fazilitäten in Turnaround- und Stopover-Häfen

3.3.1 Leistungsstruktur in Kreuzfahrthäfen

3.3.1.1 Leistungsbereiche in Kreuzfahrthäfen im Vergleich zu Güterhäfen

„Typische Leistungen“ von Kreuzfahrthäfen stellen Ansatzpunkte für das Ableiten von Anforderungen an Kreuzfahrthäfen dar, denn Hafenanforderungen sind zu verstehen als Aussagen über zu erbringende Leistungen oder zu erfüllende Eigenschaften eines Hafens.¹⁷⁵ Im Folgenden werden ausschließlich *Leistungen* berücksichtigt; die dafür erforderlichen Strukturen (Fazilitäten bzw. Infra- oder Suprastruktur) sind Gegenstand des Abschnitts B 3.3.2.¹⁷⁶ Grundlage einer gegliederten Übersicht von Hafenleistungen in Kreuzfahrthäfen bilden die übergeordneten Leistungsbereiche in *Güterhäfen* (abgeleitet aus notwendigen Güterhafen-Leistungen), denen entsprechende Leistungsbereiche und Leistungen in *Kreuzfahrthäfen* zugeordnet werden.

Leistungen in *Güterhäfen* sind durch die sog. „Zweiteilung der Nachfrage“ gekennzeichnet, d. h. es stehen einerseits *transferobjektbezogene* Güter- bzw. Passagierleistungen (Transport-, Umschlag-, Lagerleistungen [TUL] sowie Service- und Abfertigungsleistungen) und andererseits *transportmittelbezogene* Leistungen (kommerzielle Service- und Abfertigungsleistungen für Transportmittel und Besatzungen, wie z. B. Schlepp- oder Lotsenleistungen) im Vordergrund.¹⁷⁷ Zudem spielen Leistungen in den Bereichen Sicherheit („Safety & Security“) und Umweltmanagement (Schutz der Umwelt vor bspw.

¹⁷⁵ Zum Anforderungsbegriff (produkt-/prozessbezogen) vgl. ZEHNTER et al. (06.07.2012), S. 9.

¹⁷⁶ BIEBIG zählt bspw. die Schiffsliegeplätze bzw. Kommunikationstechnik (innerhalb der „Bereitstellung von Infrastrukturanlagen“) zu den Hafenleistungen, obwohl dies nur während der Bauphase eine Leistung i. e. S. ist (Ähnliches gilt für Elektro- und Wasseranschlüsse im Bereich der „Serviceleistungen für Transportmittel“); Leistungen und dafür erforderliche Strukturen sind somit getrennt zu betrachten, denn Infrastruktureinrichtungen sind *Leistungspotenziale* bzw. Fazilitäten, die die Erbringung von Hafenleistungen ermöglichen Vgl. BIEBIG et al. (2008), S. 220 f.

¹⁷⁷ Vgl. BIEBIG et al. (2008), S. 224; BIEBIG et al. (1980), S. 139; BIEBIG et al. (2008), S. 220 f. Kommerzielle Dienstleistungen: Vermittlung von Leistungen für Dritte, Erstellung von Dokumenten und Bereitstellung kommerzieller Informationen des Seefrachtgeschäfts. Vgl. BIEBIG et al. (1980), S. 141 f.

Emissionen, Lärm oder Abfall) eine wichtige Rolle für Häfen.¹⁷⁸ Hafenleistungen beziehen sich demnach auf das Transferobjekt, das Transportmittel, die Sicherheit und die Umwelt. Angeboten werden diese Leistungen vorrangig vom Terminal-/bzw. Hafenbetreiber.¹⁷⁹ Weitere (private) Anbieter von Hafenleistungen sind bspw. Schiffsmakler/-agenten, Stauerereien, Zollagenten, Spediteure, Lotsen („Experten“ lokaler Gewässer), Festmacher, Schleppunternehmen (v. a. bei großen Schiffen in engen Häfen), Schiffsversorger und -entsorger, Baggereien und Anbieter öffentlicher Leistungen.¹⁸⁰

Als eine Form der Passagierhäfen unterscheiden sich *Kreuzfahrthäfen* von Güterhäfen primär durch das Transferobjekt: In Kreuzfahrthäfen steht das sichere Anlegen der Kreuzfahrtschiffe und der sichere und reibungslose *Passagiertransfer* und nicht der Gütertransfer im Vordergrund.¹⁸¹ Auch in Kreuzfahrthäfen besteht eine „Zweiteilung der Nachfrage“, die jedoch auf das Kreuzfahrtschiff und auf Kreuzfahrtpassagiere (nicht auf Güter) bezogen ist. Demzufolge werden Kreuzfahrthäfen bestimmt durch Service- und Abfertigungsleistungen für das Kreuzfahrtschiff; Transfer-¹⁸², Transport-, Service- und Abfertigungsleistungen für Kreuzfahrtpassagiere sowie *sicherheits-* und *umweltbezogene* Leistungen. Diese Schwerpunkte sind auch Ergebnis einer Untersuchung von Leistungskategorien in Passagierhäfen von VAGGELAS/PALLIS: Zur Leistungskategorie Schiff zählen drei Kernleistungen („Pier“, „Mooring-unmooring“, „Berthing“); bei den Passagieren sind es drei Kernleistungen („Passenger terminal station“, „Embarcation-disembarcation“, „Infrastructure

¹⁷⁸ Im Gegensatz zu BIEBIG werden Sicherheit und Umweltmanagement als eigenständige Hafenleistungsgruppe gesehen: *Sicherheit* bezieht sich auf mehrere Transfer-/Transportbereiche (Schiff, Passagiere, Liegeplatz und Transport). Vgl. PETERSEN (2008) in: BREITZMANN (Hg.), S. 142; BIEBIG et al. (2008), S. 220 f. Auch das Umweltmanagement wirkt sich auf mehrere Bereiche aus. Wichtige Umwelt- und Gesundheitsaspekte, die in Häfen zu beachten sind, enthalten bspw. die sog. Environmental, Health, and Safety (EHS)-Guidelines. Vgl. IFC/World Bank Group (30.04.2007) [ONLINE], S. 9.

¹⁷⁹ Hafenbetreiber übernehmen oft Ausbau und Instandhaltung der Infrastruktur (z. B. HERO in Rostock oder HPA in Hamburg), die Voraussetzung der Leistungserbringung im Hafen ist (siehe Fußnote 176). Vgl. Rostock Port - HERO (2012b) [ONLINE]; Port of Hamburg (2015) [ONLINE].

¹⁸⁰ Vgl. BEINE/LAGONI (2008), S. 57; CULLINANE/TALLEY (2006) in: CULLINANE/TALLEY (Hg.), S. 1. *Makler* vermitteln geeignete Schiffsladung (Befrachtung) oder fertigen Schiffe ab/betreuen sie im Hafen (Klarierung). Vgl. BABST et al. (1969), S. 392 f. *Hafenagenten/-agenturen* übernehmen Schiffsbetreuung und -versorgung in fremden Häfen, Liegeplatz-Reservierung und Organisation des Lotsen- und Schleppereinsatzes. Vgl. SCHROEDER (2002), S. 155. *Seehafenspediteure* vertreten Interessen ihrer Auftraggeber ggü. dem Reeder (je nach [Charter-] Vertrag: z. B. Umschlagorganisation oder Vorbereitung der Verschiffungsdokumente). Vgl. BABST et al. (1969), S. 377 f.

¹⁸¹ Das zeigt sich in wissenschaftlichen Untersuchungen bzw. Fachliteratur mit Themenschwerpunkt auf Leistungen in See-/bzw. Güterhäfen. Vgl. u. a.: OECD (19.12.2011) [ONLINE], S. 23 ff.; VAGGELAS/PALLIS (2010), S. 76 ff.; BIEBIG et al. (2008), S. 220 ff.; TOVAR et al. (2007), S. 203 ff.; CULLINANE/TALLEY (2006) in: CULLINANE/TALLEY (Hg.), S. 1; PALLIS/VAGGELAS (2005), S. 118; LÜSCH et al. (1981), S. 13; BIEBIG et al. (1980), S. 139 ff.

¹⁸² Anm. d. Verf.: Da Passagiere (nicht Güter) zentral sind, wird „Transfer“ (statt „Umschlag“) verwendet.

connection with transport network“); zum Umweltmanagement gehören zwei Kernleistungen („Anti-pollution equipment“, „Ship waste management“) und zur Sicherheit zählen zwei Kernleistungen („Safety“, „Security“).¹⁸³

Dabei beinhaltet der Aspekt Sicherheit für Kreuzfahrthäfen im „klassischen“ Sinn den sicheren Hafenbetrieb während des Hafenanlaufs, der Liegezeit sowie beim Ablegen des Schiffes (*safety*), während sich die Sicherheit i. w. S. auf die Terrorismusabwehr, d. h. den Schutz für Schiffe, Passagiere und Häfen (*security*) bezieht.¹⁸⁴ Der Security-Bereich hat v. a. seit dem 11. September 2001 für Seehäfen an Bedeutung gewonnen: Um der steigenden Gefahr von terroristischen Aktivitäten zu widerstehen, wurde im Dezember 2002 der ISPS-Code der IMO beschlossen, der seit dem 1. Juli 2004 für alle EU-Mitgliedstaaten verbindlich ist.¹⁸⁵ Die vier Basiselemente des ISPS-Codes sind die jederzeitige Lokalisierung der Schiffe (Tracking); der Schutz von Passagieren, Schiffen sowie Hafenfazilitäten; die Überprüfung und Authentifizierung der Identität von Passagieren und Crew sowie die Gepäck- und Frachtüberprüfung durch Grenz- und Zollkontrollen.¹⁸⁶

„Typische“ Leistungen in Kreuzfahrthäfen beziehen sich somit auf das *Kreuzfahrtschiff*, die *Kreuzfahrtpassagiere* (einschließlich Crewmitglieder) und auf den *Schutz* der natürlichen Umwelt und aller Beteiligten im Hafen (Umweltmanagement und Sicherheit bzw. Safety & Security). Unter Berücksichtigung dieser Leistungsgruppen sind in Tab. B-6 die Leistungen von Güter- und Kreuzfahrthäfen einander gegenübergestellt.¹⁸⁷

¹⁸³ VAGGELAS/PALLIS untersuchten 20 Passagierhäfen, darunter 18 Kreuzfahrthäfen und leiten aus 70 identifizierten Hafenleistungen 17 „Kernleistungen“ sowie sechs Leistungskategorien ab; zwei dieser Kategorien sind jedoch den Schiffen bzw. Passagieren zuzuordnen: *Schiffsnavigation* (Kernleistungen: „Navigation channel“, „Port basin“, „Breakwaters“, „Port signalling“) und *Leistungen für Fahrzeuge* (Kernleistungen: „Port road network“, „Connection with road network“, „Port area infrastructures for vehicles“). Vgl. VAGGELAS/PALLIS (2010), S. 77 f.

¹⁸⁴ Vgl. IFC/World Bank Group (30.04.2007) [ONLINE], S. 11.

¹⁸⁵ Vgl. Europäisches Parlament und Rat (29.04.2004); DEKKER/STEVENS (2007), S. 485; BEINE/LAGONI (2008), S. 59.

¹⁸⁶ Der Anschlag vom 11. September 2001 verdeutlichte die Notwendigkeit einer detaillierten Risikoanalyse von Schiff und Hafenbetrieb, da die Regulierungen in der SOLAS-Konvention der IMO von 1974 für einen sicheren Hafenbetrieb nicht ausreichen. Vgl. DEKKER/STEVENS (2007), S. 485. Anwendungsbereich des ISPS-Codes: Passagier- und Cargoschiffe ab 500 gt bzw. Häfen, in denen sie abgefertigt werden. Für eine strukturierte Inhaltsdarstellung des ISPS-Codes vgl. WTO (2010), S. 214 ff.

¹⁸⁷ Einige der „Leistungen“ bei VAGGELAS/PALLIS werden nicht berücksichtigt, da sie tatsächlich Hafeninfra- bzw. -suprastruktur darstellen: Dies betrifft alle „Leistungen“ für Fahrzeuge (*Port road network*, *Connection with road network*, *Port area infrastructures for vehicles*), einige Leistungen für Schiffe (*Pier*), einige Umweltmanagement-Leistungen (*Anti-pollution equipment*), alle „Leistungen“ der Schiffsnavigation (*Navigation channel*, *Port basin*, *Breakwaters*, *Port signalling*) und einige Leistungen für Passagiere (*Passenger terminal station*). Vgl. VAGGELAS/PALLIS (2010), S. 78.

Tab. B-6: Typische Hafenleistungen

Hafenleistungsgruppe	Leistungsbereiche und Leistungen	
	Güterhäfen	Kreuzfahrthäfen
Leistungen für das Schiff	Schiffsversorgung/Ausrüstung: <ul style="list-style-type: none"> - Bunkerung/Versorgung mit Treibstoff - Versorgung m. Waren (Lebensmittel f. Crew u. [Vielzahl Kreuzfahrt]passagiere, sonst. Verbrauchswaren, Ersatzteile für das Schiff) - Versorgung mit Frischwasser Navigation und Steuerung: <ul style="list-style-type: none"> - Schiffsnavigation (einschl. Schlepper-/Bugsier- und Lotsenleistungen) - Anlegen/Verankern sowie Festmachen/Losmachen sonstige Serviceleistungen: <ul style="list-style-type: none"> - kommerzielle Abfertigung einschl. Informationsleistungen f. Transportmittel - Schiffsreparaturen und Wartungsdienstleistungen 	
Leistungen für Güter bzw. Passagiere	Transferleistungen für Güter (Umschlag): <ul style="list-style-type: none"> - Umschlagsleistungen - direkte und indirekte Be- und Entladungen von Binnentransportmitteln - kommerzielle Abfertigung einschl. Informationsleistungen Transportleistungen für Güter: <ul style="list-style-type: none"> - Umfahren im näheren Hafenumland - Transporte ins direkte Hinterland Lagerleistungen: <ul style="list-style-type: none"> - operative/kurzfristige, mittel- und langfristige Lagerung - Kommissionierung - Distributionslagerung Serviceleistungen für Güter: <ul style="list-style-type: none"> - Verpacken - Sortieren - Umpacken, Bildung von Ladeeinheiten - Markierungen, Signierungen - Distributionsleistungen 	Transferleistungen für Passagiere: <ul style="list-style-type: none"> - Ein-/Ausschiffung (SH: Ein-/Ausstieg) - Embarkation/Disembark. (TH: Passagierwechsel) - Abfertigung/Check-In einschl. Informationsleistungen (in TH) Transportleistungen für Passagiere: <ul style="list-style-type: none"> - Transporte im Hafen (z. B. Shuttle) - Transporte zu/von/in touristischen Zielgebieten (Landausflüge)/Heimat (in TH) Serviceleistungen für Passagiere: <ul style="list-style-type: none"> - Parkservice (z. B. Einweiser) - Gepäckservice (in TH) - Übernachtungsmöglichkeiten (in TH) - Verpflegungsmöglichkeiten - Kommunikationsmöglichkeiten - touristische Betreuung und Informationen - Services v. Taxi-, Mietauto-, Busunternehmen - Bankdienstleistungen - ärztliche Versorgung - verfügbare Leistungen v. Schiffsmaklern, Reisebüros, Reiseveranstaltern/Tour Operator
Leistungen für Crew	<ul style="list-style-type: none"> - medizinische und kulturelle Betreuung - evtl. Embarkation bzw. Disembarkation der Crew (einschl. Einarbeiten der neuen Crew) 	
Schutzleistungen (für Passagiere, Schiffe, Häfen und Umwelt)	Umweltmanagement (landbasiert): <ul style="list-style-type: none"> - Entsorgungsleistungen: Entsorgung d. Schiffsabfälle/waste reception - Versorgung mit Elektrizität (Landstrom bzw. „cold ironing“) - Integration eines freiwilligen (zertifizierten) Umweltmanagementsystems (UMS) Safety & Security: <ul style="list-style-type: none"> - Zoll-/Grenzkontrollen (von Gütern/Passagieren, Gepäck u. Waren) - Prävention v. Gefahren (physikalisch, chemisch, akustisch, räuml. Enge im Hafen usw.) - Brandschutz - Security: Einhaltung des ISPS-Codes (IMO) - Vessel-Traffic-Management (landseitige Überwachung und Verkehrslenkung durch Vessel-Traffic-Management-Systeme: VTMS) 	

SH: Stopover-Hafen; TH: Turnaround-Hafen

Quelle: eigene Darstellung

Unterschiede zwischen Güter- und Kreuzfahrthäfen bestehen v. a. bei den Transfer- und Serviceleistungen für Güter bzw. Passagiere (Lagerleistungen sind in Kreuzfahrthäfen im Gegensatz zu Güterhäfen unbedeutend). Ähnlichkeiten gibt es bei schiffs- und schutzbezogenen Leistungen (z. B. Schiffsversorgung oder Safety & Security), wobei sich die Versorgung von Kreuzfahrtschiffen im Gegensatz zu Güterschiffen auf eine sehr hohe Passagierzahl bezieht und nicht „nur“ auf das Schiff (und die Crew). Dies hat Auswirkungen auf den Umfang und die Qualität notwendiger Versorgungsleistungen (z. B. Menge und Art benötigter Lebensmittel sowie notwendige Lieferungen bzw. Transporte zum/vom Hafen).

Der Stellenwert einiger Leistungen in Kreuzfahrthäfen unterscheidet sich teilweise zwischen Turnaround- und Stopover-Häfen aufgrund der abweichenden Funktion bzw. Serviceorientierung (siehe Abschnitt B 3.2.2.2). In *Turnaround-Häfen* wird im Gegensatz zu Stopover-Häfen die Abfertigung der Passagiere (Check-In) vorgenommen, der reibungslose Passagiertransport vom/zum Flughafen und eventuelle Verlängerungsaufenthalte vor/nach der Kreuzfahrt ermöglicht (Übernachtungsmöglichkeiten in der Nähe) sowie Transporte sichergestellt (z. B. Gepäckhandling und Sightseeing).¹⁸⁸ Die Versorgung von Kreuzfahrtschiffen insbesondere mit Lebensmitteln wird – in Anlehnung an die WTO – v. a. für Turnaround-Häfen als relevant angesehen, da in Turnaround-Häfen i. d. R. die Schiffsversorgung für die Dauer der Reise erfolgt.¹⁸⁹ Dennoch kann die Versorgung z. B. mit Proviant, Wasser, Treibstoff oder Ausrüstungsgegenständen grundsätzlich in jedem Hafen erfolgen; Schiffsausrüster verfügen i. d. R. über ein breites Netz von Distributionspartnern (Häfen), um eine reibungslose und termingerechte Lieferung der Bestellung von Kreuzfahrtanbietern sicherzustellen.¹⁹⁰

Denselben Stellenwert für *Turnaround- und Stopover-Häfen* haben – entgegen der Annahme in einer Studie der Europäischen Kommission – Umweltschutzmaßnahmen: Nicht zutreffend ist die in der Studie angenommene höhere Belastung in Turnaround-Häfen aufgrund vermeintlich längerer Schiffsaufenthalte und steigender Schiffsanläufe, denn einerseits sind Turnaround-Aufenthalte nicht zwingend länger als Stopover-Aufenthalte und

¹⁸⁸ Vgl. PETERSEN (2008) in: BREITZMANN (Hg.), S. 140.

¹⁸⁹ Vgl. WTO (2010), S. 7; World Cruise Network (September 2007) [ONLINE].

¹⁹⁰ Vgl. ALTHOF (2000), S. 132. Die Ausrüster „Gebr. Schoemaker“ versorgen Kreuzfahrtschiffe allein in Nordeuropa in mehr als 20 Kreuzfahrthäfen. Vgl. Gebr. Schoemaker GmbH & Co. KG (2015) [ONLINE]. Zum Ablauf der „Just-in-Time“-Belieferung von Kreuzfahrtschiffen, bei der auch operative Änderungen des Versorgungshafens möglich sind (z. B. aufgrund schlechter Wetterlagen) vgl. KLINGE (2012), S. 61.

andererseits wirkt sich die *Gesamtheit* von Schiffsanläufen und Hafenaktivitäten (auch außerhalb des Kreuzfahrtgeschäfts) auf die Umweltverschmutzung aus.¹⁹¹

Einen größeren Stellenwert für *Stopover-Häfen* haben Serviceleistungen für Passagiere (z. B. Verpflegungsmöglichkeiten oder touristische Betreuung) und Transportleistungen (einschließlich Fahrzeiten und Transportfrequenzen) beziehen sich im Gegensatz zu Turnaround-Häfen v. a. auf Landausflüge.¹⁹²

Vor allem Schutzleistungen für Seehäfen (Umweltmanagementleistungen und Safety & Security-Leistungen) haben in den letzten Jahren an Bedeutung gewonnen.¹⁹³ Dies zeigt sich an den vielfältigen Konventionen auf internationaler Ebene für die Sicherheit und den Schutz der maritimen Umwelt einschließlich der Schiff-Hafen-Schnittstelle.¹⁹⁴ Insbesondere Umweltauswirkungen des Kreuzfahrttourismus werden kontrovers diskutiert, so dass im folgenden Abschnitt auf diesen Bereich gesondert eingegangen wird.

¹⁹¹ VÉRONNEAU/ROY gehen bspw. von rund zehn Stunden Aufenthaltsdauer in Turnaround-Häfen aus, während sie laut EU-Kommission zwölf Stunden beträgt (Stopover-Häfen: acht Stunden). Die EU-Kommission sieht einen hohen Anteil Turnaround-Anläufe demnach als Hauptursache erhöhter Emissionen in Häfen (Ursache hoher Emissionen in Civitavecchia und Barcelona mit je 60 Prozent Turnaround-Anläufen). Allerdings wird dadurch nicht der geringere Emissions-Anteil in Piräus erklärt (ebenfalls fast 60 Prozent Turnarounds und höchste Anlaufzahlen), so dass aus Umweltsicht die Gesamtheit der Schiffsanläufe in Häfen entscheidend ist (in Civitavecchia bzw. Barcelona machen die rund 800 Kreuzfahrtanläufe [2009] nur 19 bzw. 9 Prozent aller Schiffsanläufe aus). Vgl. European Commission (15.10.2009) [ONLINE], S. 8 ff.; Medcruise (2014) [ONLINE], S. 13; VÉRONNEAU/ROY (2012) in: VOGEL et al. (Hg.), S. 96.

¹⁹² Vgl. PETERSEN (2008) in: BREITZMANN (Hg.), S. 140.

¹⁹³ Vgl. ECC/Ashcroft & Associates Ltd. (09.12.2011) [ONLINE], S. 39.

¹⁹⁴ Vgl. u. a. SOLAS, 1974; COLREG, 1972; FAL, 1965; SAR, 1979; SUA, 1988 und die Protokolle von 2005: IMO (2012c) [ONLINE].

3.3.1.2 Bedeutung des Umweltmanagements für Kreuzfahrthäfen

Aktivitäten in Häfen (Hafenbetrieb und Hafenentwicklung) wirken sich auf unterschiedliche Weise und in mehrfacher Hinsicht auf die Umweltbereiche Luft, Wasseroberfläche, Erdboden und Grundwasser aus: Die Umweltbelastung wird u. a. beeinflusst durch die Höhe der Luftschadstoff-Emissionen der Schiffe (z. B. Schwefeloxide, Stickoxide, Treibhausgase und Feinstaub)¹⁹⁵, die Lärmintensität, die Annahme und Entsorgung von Abfällen einschließlich Schiffsabwässern¹⁹⁶ sowie das Management von Baggergut, gefährlichen Materialien und Öl.¹⁹⁷

Hauptquellen für Schadstoffe im Zusammenhang mit dem Hafenbetrieb sind *Luftschadstoff-Emissionen*: Die Ergebnisse der von der ESPO durchgeführten Erhebungen zwischen 1996 und 2013 zeigen, dass die Priorität der Luftqualität in europäischen Seehäfen in den letzten Jahren stark gestiegen ist. Dieser Umweltbereich tauchte 1996 überhaupt noch nicht auf der Liste der zehn wichtigsten Umweltprioritäten auf (siehe Abb. B-5). Auch der Bereich *Müll* (Abfälle aus dem Hafenbetrieb und Schiffsmüll) ist für Häfen von hoher Bedeutung (seit 2004 unter den drei wichtigsten Umweltbereichen). Deutlich gestiegen ist die Priorität des *Energieverbrauchs*, während die Priorität des *Lärms* für Häfen v. a. im Vergleich zu 2009 (Platz 1) gesunken ist. Dies kann ein Indiz für Erfolge im Bereich Lärmschutz oder für die Vergrößerung der Probleme in Bezug auf Luft, Müll und Energieverbrauch sein.

¹⁹⁵ *Luftschadstoff-Emissionen*: Schwefeloxide (SO_x: Besonderheit der Schiffstreibstoffe), Stickoxide (NO_x), Treibhausgase: z. B. Kohlendioxid und -monoxid (CO₂ bzw. CO), Feinstaub/Partikelmasse (PM), flüchtige organische Verbindungen (VOC) sowie Emissionen mit ähnlichen Schadstoffen (z. B. von Fahrzeugen oder Maschinen an Land). Vgl. IFC/World Bank Group (30.04.2007) [ONLINE], S. 3; atmosfair (2010) [ONLINE], S. 1.

¹⁹⁶ *Abfälle*: Bilgenwasser, Abwasser (Schwarzwasser), Grauwasser, feste Abfälle (Verpackung, Speisereste, Glas, Kunststoffe usw.), gefährliche Abfälle/Sondermüll (z. B. Reinigungsmittel) und Ballastwasser (wird an unterschiedlichen Orten aufgenommen bzw. abgegeben, so dass nicht-heimische Pflanzen-/Tierarten enthalten sein können). Vgl. European Commission (August 2009) [ONLINE], S. 36.

¹⁹⁷ Vgl. IFC/World Bank Group (30.04.2007) [ONLINE], S. 2. Zur Unterscheidung umweltbelastender Aktivitäten des Hafenbetriebs und der Hafenentwicklung der AAPA vgl. AAPA (September 1998) [ONLINE], S. Sec. 2-2 ff.

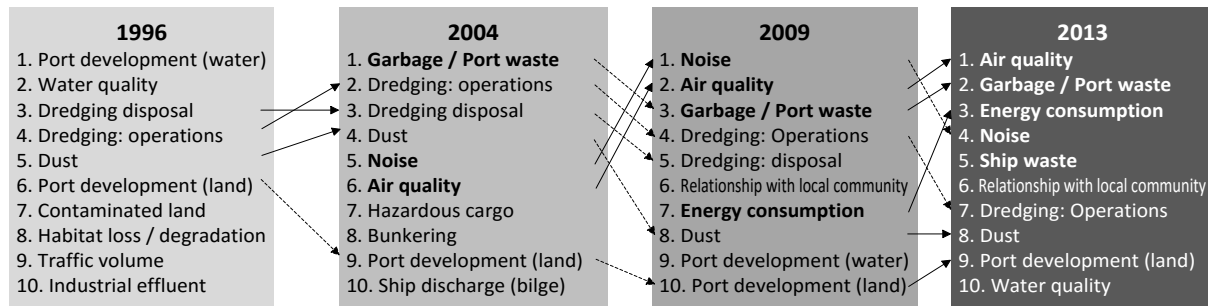


Abb. B-5: Umwelt-Prioritäten im europäischen Hafensektor im Laufe der Zeit

Quelle: in enger Anlehnung an ESPO/EPF (2010) [ONLINE]; ESPO (Mai 2013) [ONLINE].

Auch der Kreuzfahrttourismus hinterlässt einen „ökologischen Fußabdruck“ mit direkten Auswirkungen (Luftschadstoffe, Lärm und Schiffsmüll/Abwasser) und indirekten Auswirkungen (Abfall, Touristenmassen an Land und Transportaufkommen).¹⁹⁸ Dabei sind Kreuzfahrtaktivitäten für Häfen eine besondere Herausforderung: Die laufenden Schiffsmotoren, welche zur Deckung des hohen Energiebedarfs während der Hafenliegezeit notwendig sind, tragen zur Luftverschmutzung bei und verursachen Lärm; zudem fällt in Abhängigkeit von der Passagierzahl eine große Menge Abfall an.¹⁹⁹

Die Reduzierung der Umweltschädigung durch Kreuzfahrtschiffe ist durch schiffs- und landbasierte Instrumente möglich. Zu den schiffsbasierten Instrumenten der Reedereien zählen der Einsatz emissionsreduzierender Systeme (z. B. Verwendung schwefelarmer Kraftstoffe, Abgasreinigung durch „exhaust scrubber“ oder Dual-Fuel-Motoren) sowie die Verringerung des Treibstoffverbrauchs und des Lärms (z. B. hydrodynamisches Schiffsdesign), während umweltschutzbezogene Leistungen von Häfen landbasierte Instrumente darstellen (z. B. Auffangeinrichtungen für abgepumptes Bilgenwasser, „scrubber sludge“ oder Abfall).²⁰⁰ Das Umweltmanagement in Häfen unterstützt somit die Umsetzung schiffsbasierter Instrumente; kann jedoch bspw. in Form ökologischer Hafengebühren auch Anreize für deren Einsatz schaffen (ökonomische Begünstigung umweltfreundlicher Schiffe).²⁰¹

¹⁹⁸ Vgl. European Commission (15.10.2009) [ONLINE], S. 11.

¹⁹⁹ Vgl. G.P. Wild (2011), S. 5.

²⁰⁰ Für eine Übersicht von Instrumenten zur Reduktion schiffsbezogener Umweltschädigungen vgl. JANTUNEN (2008) in: BREITZMANN (Hg.), S. 52; G.P. Wild (2011), S. 3 f.

²⁰¹ Ökologische Hafengebühren sollten von mehreren Häfen im Wettbewerbsgebiet koordiniert angewandt werden (Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen). Vgl. OELIGER/BALZ (2011) [ONLINE], S. 7. Zu empfohlenen wirtschaftlichen Anreizen zur Vermeidung von Schiffsemissionen bzw. für eine Analyse möglicher ökologischer Hafengebührensyste vgl. HELCOM (15.11.2007b); HADER et al. (Januar 2000) [ONLINE], S. 2.

Der Einsatz von Umweltschutzzinstrumenten beruht v. a. auf der Umsetzung geltender Umweltschutz-Regelungen (z. B. Konventionen/Übereinkommen, Verordnungen oder Richtlinien), wobei auf *internationaler Ebene* neben dem UN-Seerechtsübereinkommen („Verfassung der Meere“) v. a. das MARPOL-Übereinkommen der IMO und Empfehlungen der HELCOM eine wichtige Rolle spielen.²⁰² Daneben gibt es eine Vielzahl weiterer Konventionen zur Vorbeugung maritimer Verschmutzung (z. B. kontrolliertes Ballastwasser-Management zur Vermeidung der Einschleppung von Fremdorganismen).²⁰³

Die MARPOL-Konvention enthält in den Anlagen I bis VI internationale Standards zum Schutz der Meeresumwelt vor Verschmutzungen durch Öl, Chemikalien, Schadstoffe, Abwässer, Müll und Luftverunreinigungen, die von Seeschiffen bzw. Kreuzfahrtschiffen ausgehen.²⁰⁴ Bedeutend für die Umweltbelange in der Kreuzschifffahrt sind v. a. die MARPOL Anlage IV (Einleiten von Abwasser in das Meer, in Kraft seit 2003) und Anlage VI (Regulierung der Luftschadstoff-Emissionen, in Kraft seit 2005) einschließlich deren Ergänzungen.

MARPOL *Anlage IV* erlaubt lediglich das Einleiten von *aufbereitetem Abwasser*; *unbehandeltes Abwasser* aus Sammel tanks darf nur in mehr als zwölf Seemeilen Entfernung vom nächstgelegenen Land eingeleitet werden. In der Ostsee ist das Einleiten ungereinigter Abwässer von Passagierschiffen gänzlich verboten (seit Januar 2013 erstes Abwasser-Sondergebiet) und Nitrat- und Phosphoreinleitungen aus Schiffskläranlagen dürfen bestimmte Grenzwerte nicht überschreiten.²⁰⁵ Dadurch soll überschüssigen Nährstoffeinträgen (Eutrophierung) in empfindlichen Gewässern entgegengewirkt werden.²⁰⁶

MARPOL *Anlage VI* enthält verbindliche Grenzwerte für maximal zulässige *Schwefel- und Stickoxidemissionen* in Schiffsabgasen (SO_x bzw. NO_x) und weist entsprechende Sondergebiete (Emission Control Areas bzw. ECAs) mit strengeren Vorschriften für SO_x, (Sulphur Emission Control Area bzw. SECA) und NO_x (Nitrogen Emission Control Area bzw. NECA) aus.²⁰⁷ Zu den SECAs in Europa zählen die Ostsee, die Nordsee und der Ärmelkanal, welche sehr empfindlich auf überschüssige Nährstoffeinträge reagieren.²⁰⁸ In diesen Gebieten ist

²⁰² Vgl. BÄHLKE (2004) [ONLINE], S. 155 ff. Die auf Basis der Helsinki-Konvention gegründete HELCOM gibt Empfehlungen im Zusammenhang mit dem Schutz der Meeresumwelt im Ostseeraum. Vgl. HELCOM (2015a) [ONLINE].

²⁰³ Vgl. u. a. LC (London Convention), 1972; AFS, 2001; BWI, 2004; IMO (2012c) [ONLINE].

²⁰⁴ Vgl. IMO (2015a) [ONLINE].

²⁰⁵ Vgl. IMO (2015a) [ONLINE]; IMO (2015c) [ONLINE]; GRONEGGER (2011), S. 45.

²⁰⁶ BSH (28.07.2011) [ONLINE], S. 14 f.; HELAVUORI (2011) in: BREITZMANN (Hg.), S. 72; BREITZMANN (2010a) in: BREITZMANN (Hg.), S. 24.

²⁰⁷ Vgl. IMO (2015a) [ONLINE]; IPIECA/OCIMF (2007) [ONLINE], S. 2.

²⁰⁸ Vgl. BSH (28.07.2011) [ONLINE], S. 14 ff.

seit 2010 ein maximaler Schwefelanteil im Schiffstreibstoff von 1,0 Prozent (davor 1,5 Prozent) bzw. ab 2015 von 0,1 Prozent erlaubt, während außerhalb der SECAs seit 2012 maximal 3,5 Prozent (davor 4,5 Prozent) und ab 2020 (spätestens 2025) höchstens 0,5 Prozent Schwefelanteil im Schiffstreibstoff zulässig sind.²⁰⁹ Die mit der Nutzung solch hochwertiger Treibstoffe verbundenen höheren Kosten des Schiffsbetriebs können dazu führen, dass entsprechende Gebiete von Kreuzfahrtanbietern gemieden werden.²¹⁰

Kombinierte ECAs (SECA und NECA) mit strengeren Grenzwerten für Schwefeloxide und Stickoxide sind seit 2012 bzw. 2014 Nordamerika sowie die US Karibikküste; die Reduktion von Feinstaub (PM) wird über die Kontrolle des Schwefelgehalts gesteuert.²¹¹ Innerhalb der NECAs gelten für die Schiffsdieselmotoren ab dem Baujahr 2016 die NO_x-Grenzwerte der Kontrollstufe 3 (Tier-III: Grenzwert zwischen 2,0 und 3,4 g/kWh), wodurch eine Reduzierung der Stickoxid-Emissionen um 80 Prozent gegenüber Tier-I erreicht wird; außerhalb der NECAs gilt für ab 2011 gebaute Schiffe die Kontrollstufe 2 (Tier-II: zwischen 7,7 und 14,4 g/kWh) mit einer Verringerung der Stickoxid-Emissionen um 20 Prozent gegenüber Tier-I.²¹² Dies kann v. a. ältere Schiffe vom Befahren der jeweiligen NECAs ausschließen. Die Reduzierung des *Treibhausgases* CO₂²¹³ findet in der MARPOL Anlage VI u. a. mit der Einführung eines Energieeffizienz-Kennwerts EEDI Berücksichtigung, bei dem jedoch Kreuzfahrtschiffe, Fähren und Spezialschiffe aufgrund noch zu entwickelnder Korrekturfaktoren für die komplexe Berechnung noch nicht einbezogen sind.²¹⁴

Oft erfolgt eine Überführung internationaler Konventionen in geltendes EU-Recht, wobei auch Empfehlungen von Institutionen (z. B. HELCOM) berücksichtigt werden. Die wichtigsten umweltbezogenen Themen für Kreuzfahrthäfen, die sich aus Regelungen für EU-Häfen ergeben, betreffen die Bereiche Luft (z. B. Luftqualitätsrichtlinie) sowie Abfall

²⁰⁹ Vgl. BREITZMANN (2010a) in: BREITZMANN (Hg.), S. 26; BREITZMANN (2010b) in: BREITZMANN (Hg.), S. 48.

²¹⁰ Vgl. LAM/REINIKAINEN (Juni 2014), S. 72. Unter Berücksichtigung verschiedenster Instrumente der IMO, der Europäischen Kommission und HELCOM schlussfolgern FRIDELL et al., dass gesetzliche Umweltvorschriften für Schiffsaktivitäten auf der Ostsee insbesondere mit Wirkung ab 2015-2016 im Vergleich zu anderen Meeren strenger sind. Vgl. FRIDELL et al. (2013) [ONLINE], S. 13.

²¹¹ Vgl. IMO (2015c) [ONLINE].

²¹² Die drei Kontrollstufen (Tier-I bis III) gelten für installierte Schiffsdieselmotoren mit mindestens 130 kW Ausgangsleistung. Vgl. IMO (2015b) [ONLINE]; HELAVUORI (2011) in: BREITZMANN (Hg.), S. 68.

²¹³ Der Anteil von CO₂-Emissionen von Kreuzfahrtschiffen an der gesamten Schifffahrt ist eher gering (ca. vier Prozent). Als Berechnungsbasis diente die „3. Greenhouse Gas Study“ der IMO: Vgl. IMO (2014) [ONLINE], S. 20.

²¹⁴ Die Änderung der MARPOL Anlage VI (in Kraft seit 1. Januar 2013) mit dem Ziel der Reduktion der Treibhausgase (GHG) macht für *Schiffsneubauten* die Berechnung eines *Energy Efficiency Design Index* (EEDI) bzw. für alle *fahrenden Schiffe* die Erstellung und Mitführung eines *Ship Energy Efficiency Management Plan* (SEEMP) obligatorisch. Vgl. IMO (2012a) [ONLINE]; IMO (2012b) [ONLINE]; ECC/Ashcroft & Associates Ltd. (09.12.2011) [ONLINE], S. 55.

und Abwasser (z. B. Hafenauffangeinrichtungen).²¹⁵ Zur Verbesserung der Luftqualität in europäischen Hafenstädten wurden in den EU-Richtlinien 1999/32/EG und 2005/33/EG die Regelungen der MARPOL Anlage VI mit noch strengeren Vorschriften für europäische Häfen umgesetzt: Der Schwefelanteil im Treibstoff in EU-Häfen bzw. am Liegeplatz darf seit Januar 2010 maximal 0,1 Prozent betragen.²¹⁶

Die EU-Richtlinien 2000/59/EG und 2005/35/EG (und 2009/123/EG) zum Zwecke der Reduzierung des (illegalen) Einleitens von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen auf See (z. B. Entleerung nicht verbrennbarer Rückstände des Schweröls aus den Schlamm-tanks) stehen im Zusammenhang zu den internationalen Regelungen der MARPOL Anlage IV: Angestrebt wird eine Verbesserung der Bereitstellung und Inanspruchnahme von landseitig erforderlichen Hafenauffangeinrichtungen (*port reception facilities*) für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände mittels einer „no special fee“-Regelung, d. h. die Kostendeckung soll unabhängig von der Inanspruchnahme der Einrichtungen sein; zudem werden Verstöße sanktioniert.²¹⁷ Bezüglich der Bereitstellung von Auffangeinrichtungen sind bspw. Ostseehäfen bisher unterschiedlich vorbereitet: So verfügten St. Petersburg, Helsinki, Stockholm, Visby und Klaipeda bereits im Jahr 2010 über adäquate Kapazitäten von Auffangeinrichtungen für Abwasser; anderen großen Häfen (z. B. Kopenhagen, Tallinn oder Rostock) empfahl die HELCOM eine Verbesserung der Einrichtungen mit Blick auf große Passagierschiffe.²¹⁸ Die Zurückhaltung der Häfen in diesem Investitionsbereich liegt auch in der fehlenden Nutzungsbereitschaft der Kreuzfahrtanbieter begründet: Laut einer aktuellen Untersuchung nutzen lediglich 30 Prozent der Kreuzfahrtschiffe in der Ostsee Abwasser-Auffangeinrichtungen, sofern sie im Hafen vorhanden

²¹⁵ Vgl. G.P. Wild (2011), S. 2. Auch die Bereiche Natur/Biodiversität (z. B. Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie) und Lärm (z. B. Reduzierung von Umgebungslärm) sind für EU-Häfen wichtig. Für umweltbezogene EU-Regelungen im Überblick vgl. European Commission (August 2009) [ONLINE], S. 20 ff.

²¹⁶ Zur Übernahme der von der IMO vereinbarten Standards in das EU-Recht (MARPOL, Anlage VI) vgl. Europäischer Rat (11.05.1999); Europäisches Parlament und Rat (22.07.2005); BSH (28.07.2011) [ONLINE], S. 34; VDR (18.12.2009) [ONLINE], S. 3; VDR (2007) [ONLINE].

²¹⁷ Laut „no special fee“-Regelung sollen die Kosten für Hafenauffangeinrichtungen in den Hafengebühren enthalten oder Pauschalgebühren sein (Richtlinie 2000/59/EG, Artikel 8); evtl. differenziert nach Schiffskategorie, -typ oder -größe. Vgl. Europäisches Parlament und Rat (28.12.2000); Europäisches Parlament und Rat (30.09.2005); Europäisches Parlament und Rat (27.10.2009); European Commission (August 2009) [ONLINE], S. 27. Notwendige Hafenauffangeinrichtungen sind auch Inhalt der HELCOM-Empfehlungen 28E/10, 24/8, 23/1 und 22/3. Vgl. HELCOM (15.11.2007a); HELCOM (25.06.2003); HELCOM (06.03.2002); HELCOM (21.03.2001). Eine zeitbezogene Gegenüberstellung verschiedener IMO-Regelungen im Bereich der Schiffsemissionen und EU-Richtlinien nimmt die IPIECA vor. Vgl. IPIECA/OCIMF (2007) [ONLINE], S. 5.

²¹⁸ Vgl. HELCOM (2015b) [ONLINE], S. 9.

sind.²¹⁹ Die *zwingende* Abgabe der Schiffsabwässer im Hafen soll voraussichtlich ab 2016 für neue Schiffe bzw. ab 2018 für ältere Schiffe gelten.²²⁰

Umweltbezogene Instrumente von Häfen können auch auf freiwilliger Basis beruhen und Folge der Umsetzung von Empfehlungen verschiedener Institutionen sein. Beispielsweise wird die Prüfung des Aufbaus einer *Landstromanlage* zur Deckung des hohen Strombedarfs von Kreuzfahrtschiffen an Liegeplätzen in EU-Häfen von der EU-Kommission v. a. dann empfohlen, wenn die Grenzwerte der Luftverschmutzung durch Abgas-Schadstoffe überschritten oder hohe Lärmbelastungen durch Schiffsdieselmotoren von der Bevölkerung geäußert werden.²²¹ Der Hafen Oslo hofft, die bestehende Landstromversorgung von Fährschiffen in naher Zukunft auch auf Kreuzfahrtschiffe auszuweiten; der Hamburger Hafen ist der erste in Europa, welcher ab 2015 eine externe und umweltfreundliche Stromversorgung der Kreuzfahrtschiffe über eine LNG (Flüssiggas) Barge am Terminal in der Hafencity bereitstellt; zudem soll 2015 eine Landstromversorgung für Kreuzfahrtschiffe am Kreuzfahrtterminal Altona fertig gestellt werden.²²²

Das Angebot von Landstrom ist jedoch mit aufwändigen bord- und landseitigen Investitionen (z. B. Bau neuer Kraftwerke) sowie anderen Hemmnissen verbunden (z. B. lange Vorlauf- und Planungszeiten, Landstromverbrauch schwer kalkulierbar), so dass kaum ein Zusatznutzen von Landstrom für die Gesamtemissionsbilanz – v. a. im Hinblick auf die gleichzeitige Verwendung schwefelarmer Treibstoffe (maximal 0,1 Prozent Schwefelanteil) in EU-Häfen – besteht.²²³ Beispielsweise zeigt eine Kalkulation des Kieler Hafens (Ostseekai: Szenario von jährlich 37 Anläufen bzw. 2 960 000 kwh), dass die Kosten für Landstrom (inklusive Investitions-, Betriebs- und Instandhaltungskosten) mit rund 0,40 Euro je kwh deutlich höher liegen als für die Bordstromerzeugung (0,13 € je kwh).²²⁴ Investitionen in die Landstromversorgung lohnen sich somit meist nicht, da Kreuzfahrtaktivitäten in einem Hafen oft nur einen kleinen, saisonalen und unregelmäßigen Teil

²¹⁹ Vgl. HELCOM (2015b) [ONLINE], S. 7.

²²⁰ Vgl. BPO (18.11.2014) [ONLINE].

²²¹ Vgl. Kommission der Europäischen Gemeinschaften (12.05.2006). Für eine Übersicht von Schadstoffemissionen und Ansätzen zur Reduzierung von Umweltschädigungen in (Kreuzfahrt-) Häfen vgl. European Commission (15.10.2009) [ONLINE], S. 21; BÄHLKE (2004) [ONLINE], S. 141. Ein Landstromanschluss ist v. a. für Schiffe mit überdurchschnittlichem Leistungsbedarf, längeren Hafenzeiten und häufigen Hafenanläufen effektiv. Vgl. WENSKE (2008) in: BREITZMANN (Hg.), S. 25.

²²² Vgl. G.P. Wild (2011), S. 4; Hamburger Abendblatt (04.10.2014) [ONLINE]; Hamburger Abendblatt (10.09.2013) [ONLINE]. Mit dem selbstfahrenden Landstromversorgungssystem in Hamburg (bei Bedarf vollautomatisch vom Schiff aus bedienbar) können Kreuzfahrtschiffe jeder gängigen Größe und unabhängig von den Bordnetzen (durch Frequenzumrichter) mit einem speziellen Kabelführungssystem relativ schnell und einfach mit Elektrizität versorgt werden. Vgl. Nordic Market (01.09.2014) [ONLINE].

²²³ Vgl. VDR (18.12.2009) [ONLINE], S. 2 f.; Die Presse (31.01.2014) [ONLINE].

²²⁴ Vgl. CLAUS (11.11.2014), S. 24.

des gesamten Schiffsverkehrs ausmachen.²²⁵ Dieser Anteil von Kreuzfahrtaktivitäten ist in Kopenhagen – dem größten Kreuzfahrthafen Nordeuropas im Jahr 2013 (347 Kreuzfahrtanläufe) – mit rund 14 Prozent vergleichsweise hoch einzustufen.²²⁶ Mit Blick auf die Entwicklung neuer Schiffstechnologien stellt Landstrom demnach eher eine Übergangslösung innerhalb landbasierter Instrumente dar.

Auch die Anwendung zertifizierter *Umweltmanagementsysteme* („Environmental Management System“) ist eine freiwillige Maßnahme von Häfen, deren konkrete Inhalte vom jeweiligen UMS bzw. EMS abhängig sind. Ein Umweltmanagementsystem in Häfen dient sowohl internen Zielen (Erhöhung der Prozesstransparenz, Steigerung der Effizienz und Effektivität, Gestaltung umweltbewusster Abläufe und Tätigkeiten) als auch externen Zielen (Glaubwürdigkeit bzw. Nachweis über umweltbewusstes Handeln gegenüber Stakeholdern bzw. Kunden oder Behörden) und kann somit die Wettbewerbsfähigkeit von Häfen beeinflussen.²²⁷ Die internationale Umweltmanagementnorm DIN EN ISO 14001 spielt hierbei eine wichtige Rolle. Ziel ist die Integration des Umweltaspekts in das „tägliche Hafengeschäft“ bzw. der Einbezug des Umweltbewusstseins in die Hafenkultur, -effizienz und Kooperationsbeziehungen in Häfen.²²⁸ Kompatibel mit den internationalen Standards nach ISO 14001 ist das EU-Öko Audit EMAS, das sämtlichen Organisationen innerhalb der EU als Handlungsrichtlinie auf freiwilliger Basis dienen kann.²²⁹ Richtlinien und Orientierung für Umweltmanagementsysteme bieten u. a. IAPH, ESPO (PERS-Zertifizierung) oder BPO.²³⁰

Schlussfolgernd ist festzuhalten, dass Instrumente zur Reduzierung der Umweltschädigung in Kreuzfahrthäfen aufgrund steigender Kreuzfahrtaktivitäten immer wichtiger

²²⁵ Vgl. European Commission (August 2009) [ONLINE], S. 71. Der Anteil von Kreuzfahrtanläufen an der Gesamtzahl der Anläufe betrug bspw. in Rostock 1,2 Prozent, in Amsterdam 1,4 Prozent bzw. in Helsinki 2,5 Prozent. Vgl. European Commission (August 2009) [ONLINE], S. 32.

²²⁶ Der Anteil der Kreuzfahrtaktivitäten in Kopenhagen hat sich stark erhöht (2006: 8,3 %; 2013: 13,9 %). Relativ geringe Anteile der Kreuzfahrtaktivitäten 2013 ergeben sich z. B. für Hamburg: 1 % (178 Kreuzfahrtanläufe), Amsterdam: 2 % (137 Kreuzfahrtanläufe) und Helsinki: 3 % (282 Kreuzfahrtanläufe). Etwas höher sind sie in Bergen: 5 % (329 Kreuzfahrtanläufe) und Oslo: 7 % (159 Kreuzfahrtanläufe). Quelle: Eigene Datenzusammenstellung anhand von Kreuzfahrtstatistiken, Hafenangaben und Berechnung der anteiligen Ankünfte von Kreuzfahrtschiffen anhand der Schiffsankünfte insgesamt (Daten: Eurostat), für Oslo und Bergen wurden Durchschnittswerte bis 2010 verwendet (fehlende Daten ab 2011).

²²⁷ Vgl. WENSKE (2008) in: BREITZMANN (Hg.), S. 45. Im Gegensatz zur Auffassung von STARITZ dienen Umweltschutz und Nachhaltigkeit in europäischen Häfen *nicht* primär der *Wettbewerbsstärkung* von Häfen, da umweltbezogene Hafenmaßnahmen vielfach gesetzlich geregelt sind. Vgl. STARITZ (Juni 2009), S. 52.

²²⁸ Vgl. UGA (Februar 2010) [ONLINE]; SCHIOLDAN (o. J.) [ONLINE]. Innerhalb der ISO 14000-Bestimmungen beinhalten die Standards ISO 14001 bzw. ISO 14004 die *Anforderungen an bzw. generelle Richtlinien* für ein UMS. Vgl. ISO (2011) [ONLINE].

²²⁹ Vgl. UGA (Februar 2010) [ONLINE]. Weiterführend zu EMAS vgl. European Commission (2008) [ONLINE]; Europäisches Parlament und Rat (22.12.2009).

²³⁰ Vgl. WENSKE (2008) in: BREITZMANN (Hg.), S. 45 ff.

werden. Bestehende Regulierungen zeigen, dass bereits zahlreiche Schritte in Richtung der Steigerung des Umweltschutzes erfolgen. Aufgrund fehlender Erfahrungen in bestimmten Bereichen (z. B. sichere und ökonomische LNG-Bunkerung bei großen Schiffen²³¹) werden die Potenziale im Umweltschutz noch nicht ausgeschöpft. Da ein Schiff die meiste Zeit seines Betriebs auf See und nicht im Hafen verbringt, sollte der Fokus auf emissionsmindernden Technologien liegen: Die zukünftige Lösung in Bezug auf den Umweltschutz liegt somit in erster Linie in schiffsbasierten Instrumenten (z. B. Abgasreinigung) bzw. in der nächsten Schiffsgeneration (Entwicklung sauberer Antriebe).²³² Da die Umsetzung emissionsmindernder Technologien eine enge Abstimmung zwischen Kreuzfahrtunternehmen und Häfen erfordert²³³, geraten Häfen bestimmter Fahrtgebiete (z. B. EU-Häfen) nicht nur durch internationale rechtliche Bestimmungen der IMO (z. B. MARPOL), sondern auch durch die daraus resultierenden (EU-) spezifischen Regelungen unter Druck: Sie müssen die notwendigen Einrichtungen zur Einhaltung der Umweltschutz-Standards vorhalten, wie z. B. Auffang- und Entsorgungseinrichtungen. Allerdings bestehen bei der Investitionsplanung hohe Unsicherheiten (z. B. Größe der Auffangbecken für Grauwasser oder Notwendigkeit hafeneigener Vorklärwerke), da die Abwasserqualität bzw. schiffseigene Kläranlagen unbekannt und Abgabemengen unklar sind.²³⁴ Demzufolge sind einheitliche Standards sowie verlässliche Aussagen von Reedereien (z. B. bezüglich emissionsmindernder Technologien) für die Investitionsplanung von Häfen notwendig (z. B. reedereiunabhängige Entsorgungsfazilitäten).

3.3.2 Gliederung und Stellenwert von Hafenfazilitäten

Die Voraussetzungen zur Leistungserbringung in einem Seehafen – und damit auch in einem Kreuzfahrthafen – bilden die sog. *Hafenfazilitäten*, bei welchen es sich um sämtliche, das Leistungsvermögen eines Hafens bestimmende, Elemente handelt, deren Art und Spezialisierung von der jeweiligen Hafennutzung (Zweckbestimmung) abhängen.²³⁵ Hafenfazilitäten haben somit einen allumfassenden Charakter, da sie die Gesamtheit der Leistungspotenziale in einem Seehafen einschließen, zu denen materiell-technische, organisatorisch-institutionelle, personelle und ökonomische Bereiche zählen.²³⁶

²³¹ Vgl. G.P. Wild (2011), S. 6.

²³² Wegen der hohen Dienstzeit von Kreuzfahrtschiffen (ca. 40 Jahre) sind lange Karenzzeiten für neue Technologien zum Schutz kleiner Reedereien einzuräumen. Vgl. Die Presse (31.01.2014) [ONLINE].

²³³ Vgl. European Commission (August 2009) [ONLINE], S. 42; European Commission (August 2009) [ONLINE], S. 71; CLAUS (11.11.2014), S. 27.

²³⁴ Vgl. CLAUS (11.11.2014), S. 13 ff.

²³⁵ Vgl. MAYER (1988) in: HERSHMAN (Hg.), S. 78.

²³⁶ Hafenfazilitäten umfassen: „[...] das Leistungsangebot eines Seehafens ausgedrückt in den Parametern und Informationen der vorhandenen *materiell-technischen, personellen, organisatorisch-institutionellen*

Einen besonderen Stellenwert haben die *materiell-technischen Hafenfazilitäten*, denn sie bilden die notwendige „Basisstruktur“ für die Erfüllung der Hafenfunktion innerhalb der Route und beinhalten Hafeninfrastruktur, Hafensuprastruktur und sonstige materiell-technische Hafenfazilitäten.²³⁷

Zur Hafeninfrastruktur zählen Hafen- bzw. Seezufahrten, Hafenbecken, Grund und Boden, Verkehrswege im Hafengelände sowie die Bereitstellung der Schiffsliegeplätze (Kais/Piers), der Kommunikationstechnik und der Hafenschutzbauwerke (Molen, Wellenbrecher usw.).²³⁸ Die Hafensuprastruktur umfasst grundsätzlich die beweglichen und ortsfesten Produktionsmittel auf der Infrastruktur für die Be- und Entladung der Schiffe sowie für den Transfer und die Lagerung von Gütern (z. B. Krane, Transferanlagen oder Lagerschuppen).²³⁹ In Kreuzfahrthäfen dient die Suprastruktur demzufolge der Erbringung von sämtlichen Leistungen im Zusammenhang mit dem Passagiertransfer (Transferanlagen bzw. Passagierterminal).

Die übrigen Hafenfazilitäten stehen in enger Verbindung zu den materiell-technischen Hafenfazilitäten. Dies gilt insbesondere für die organisatorisch-institutionellen Hafenfazilitäten (Nutzung bzw. Betrieb von materiell-technischen Hafenfazilitäten): Die Hafeninfrastruktur ist aufgrund der hohen Kapitalintensität häufig öffentliches Eigentum und wird von der öffentlichen Verwaltung betrieben (z. B. Errichtung und Instandhaltung der Liegeplätze, Ladezonen usw.), während sich die Hafensuprastruktur hingegen meist in Privateigentum befindet, deren Bewirtschaftung hauptsächlich private Betreibergesellschaften, wie z. B. Stauereien, Transfer- und Lagerhausgesellschaften übernehmen.²⁴⁰ Zu-

und *ökonomischen* Leistungselementen und ihres Leistungsniveaus.“ BIEBIG et al. (1980), S. 26 [Hervorh. d. Verf.].

²³⁷ Die Bereitstellung von Infrastrukturanlagen ist zur Erbringung von Leistungen in einem Hafen unentbehrlich, so dass Erstere die „Basisstruktur“ eines Hafens bilden. Vgl. BIEBIG et al. (1980), S. 11.

Die OECD zählt auch Suprastruktur-Bereiche zur Infrastruktur (Krane usw. sind „operational and other infrastructure“). Vgl. OECD (19.12.2011) [ONLINE], S. 23.

²³⁸ Vgl. BREITZMANN (1997) in: BLOECH/IHDE (Hg.), S. 929. Anm. d. Verf.: Die Bereitstellung der Infrastruktureinrichtungen schließt das Erhalten des Potenzials zur Leistungserbringung ein (das Ausbaggern von Zufahrtswegen durch *Baggereien* oder der Einsatz von *Eisbrechern* sind für die Nutzung der Infrastruktur durch Schiffe notwendig und zudem nicht immer einem konkreten Schiffsanlauf zuordenbar). Nicht gesondert aufgeführt wird im Folgenden der Infrastruktur-Bereich „Grund und Boden“, da er auf das gesamte landseitige Hafenareal bezogen ist.

²³⁹ Vgl. STEVENS (1999), S. 52; BREITZMANN (1997) in: BLOECH/IHDE (Hg.), S. 930; NASKI (2004), S. 29; BIEBIG et al. (2008), S. 230. Transferanlagen sind Voraussetzung für den Passagier-/Gepäcktransfer, d. h. den Transportmittelwechsel von/auf Binnen- auf/von Seetransportmitteln. Vgl. NEUKIRCHEN (1970), S. 13.

²⁴⁰ Vgl. NASKI (2004), S. 29; BREITZMANN (1997) in: BLOECH/IHDE (Hg.), S. 929 f.; BIEBIG et al. (2008), S. 230. Die öffentliche Verwaltung kann auch Leistungen im Bereich der *Suprastruktur* bzw. des Güterumschlags (meist von Stauereien oder Lagerhausgesellschaften übernommen) oder *zusätzliche Leistungen* (meist von Schiffsmaklern oder Spediteuren übernommen) erbringen. Vgl. STEVENS (1999), S. 52.

dem ist jede organisatorisch-institutionelle Hafenfazilität gekennzeichnet durch eine bestimmte Ausgestaltung von ökonomischen und personellen Hafenfazilitäten (Qualifikation bzw. Leistungspotenzial der Arbeitskräfte).

Organisatorisch-institutionelle Hafenfazilitäten sind das Ergebnis der Hafenorganisation, d. h. des Aufteilens der Kompetenzen in einem Hafen auf verschiedene Institutionen (Makroorganisation) bzw. innerhalb dieser Institutionen (Mikroorganisation) und das Festlegen ihrer Beziehungen untereinander.²⁴¹ Solche Institutionen sind die Hafenverwaltung („Port Authority“) und die Hafenbetreiber, wobei die *Port Authority* eine besondere Stellung einnimmt, da sie *das* „Verwaltungsorgan“ eines Hafens darstellt (auch als „port management“ oder „port administration“ bezeichnet).²⁴² Die Hauptaufgabe der Port Authority (i. d. R. eine staatliche oder städtische Behörde) besteht in der effizienten Entwicklung, Verwaltung sowie u. U. auch dem Betrieb der Hafeninfrastruktur.²⁴³ *Hafenbetreiber* (port operator) sind Institutionen bzw. Unternehmen, die tagtäglich über die Nutzung der Lager- und Transferanlagen (i. d. R. Hafensuprastruktur) des Hafens disponieren.²⁴⁴

Das dominante Managementmodell großer und mittelgroßer Häfen ist der Landlord-Hafen, während sog. „Private Service Ports“ eher selten sind (z. B. in Großbritannien und Neuseeland).²⁴⁵ In Landlord-Häfen (z. B. Hamburg oder Rostock) ist die Port Authority diejenige Institution, welche die Hafeninfrastruktur zur Sicherung der strategischen Wettbewerbsposition verwaltet und entwickelt bzw. Entscheidungen „über die Planung, Finanzierung, Errichtung, Unterhaltung und langfristige Nutzung der Infrastruktur“ trifft.²⁴⁶

Ökonomische Hafenfazilitäten stellen den „Gegenwert“ der Inanspruchnahme materiell-technischer (und organisatorisch-institutioneller) Hafenfazilitäten dar: Sie beinhalten

²⁴¹ Vgl. HOLOCHER (2002) in: HOLOCHER (Hg.), S. 60.

²⁴² Vgl. IBRD/World Bank Group (2007), S. 77 f.

²⁴³ Vgl. BREITZMANN (1997) in: BLOECH/IHDE (Hg.), S. 930; BIEBIG et al. (1980), S. 11; IBRD/World Bank Group (2007), S. 77. Die Rolle der Port Authority kann auch der private Sektor übernehmen und sowohl Hafenleistungen anbieten als auch Hafeninfra- und Hafensuprastruktur betreiben (z. B. einzelne britische Häfen). Vgl. VAGGELAS/PALLIS (2010), S. 74 f.

²⁴⁴ Vgl. HOLOCHER (2002) in: HOLOCHER (Hg.), S. 60.

²⁴⁵ Vgl. IBRD/World Bank Group (2007), S. 83; OECD (19.12.2011) [ONLINE], S. 282. Die (vier) Hafen-Organisationsmodelle weichen hinsichtlich des Eigentums (öffentlich vs. privat) und der Art der Bewirtschaftung von Infra- und Suprastruktur voneinander ab: Service-Port (Eigenbetrieb der öffentlichen Hand), Tool-Port (Autonomer Hafen), Landlord-Port (Gewerbegebietshafen), und Private Service Port (Privater Hafen). Vgl. weiterführend zu den Organisationsmodellen: OECD (19.12.2011) [ONLINE], S. 281; BIEBIG et al. (2008), S. 231; IBRD/World Bank Group (2007), S. 129; BICHOU/GRAY (2005), S. 82; STEVENS (1999), S. 52.

²⁴⁶ HOLOCHER (2002) in: HOLOCHER (Hg.), S. 60; vgl. HPA (2011) [ONLINE]; Rostock Port - HERO (2012b) [ONLINE].

die Ausgestaltung des Hafentarifsystems, d. h. der Preise für die Inanspruchnahme von Hafenleistungen und sonstiger Nutzungs- oder Verwaltungsgebühren einschließlich der Rabatte und Boni.²⁴⁷ Die Gesamtkosten für den Hafenanlauf, das Liegen und die Inanspruchnahme bestimmter Hafenleistungen und -fazilitäten werden wesentlich durch die Passagierzahl und die Dauer des Hafenaufenthaltes beeinflusst.²⁴⁸ Sie setzen sich demnach aus mehreren Entgelt- und Gebührenkomponenten zusammen, die sich von Hafen zu Hafen (struktur- und eigentumsbedingt) stark unterscheiden können und je nach Hafentarifsystem pauschal oder differenziert nach bestimmten Nutzergruppen von Häfen erhoben werden (z. B. nach Nutzungsdauer, Nutzungszeitpunkt und/oder Schiffsgröße).

Im Rahmen der Hafentarife spielen für Kreuzfahrtanläufe *Schiffsentgelte/-gebühren* eine wichtige Rolle, zu denen z. B. Anlaufgebühren (auch „Hafenentgelt“ bzw. „Hafengebühren“ nach BRZ), Liegegebühren („Raumentgelt“ nach BRZ, je begonnene 24 Stunden), Entsorgungsgebühren für Abfall und Grauwasser, Entgelte für die Benutzung von Abfertigungsgebäuden (nach Nutzungsdauer) und Gangways sowie für Frischwasser zählen.²⁴⁹ Einen zweiten wichtigen Bereich stellen die *passagierbezogenen Entgelte/Gebühren* dar. Diese umfassen z. B. die Handhabung des Passagiergepäckes, Gebühren für die Benutzung der Kaianlagen (Kaibenutzungsentgelt für jeden Passagiereingang und -ausgang) oder für Security-Dienstleistungen gemäß ISPS Code (pro Passagier oder je begonnene 24-Stunden).²⁵⁰ Ferner können zusätzliche Geräte bzw. zusätzliches Personal gegen Gebühr fakultativ genutzt werden, wie bspw. Leistungen von Lotsen (ab einer bestimmten Schiffsgröße verpflichtend), Schleppunternehmen, Leistungen im Terminalbereich und nautische Dienstleistungen.²⁵¹

²⁴⁷ Im Gegensatz zu BIEBIG, der ökonomische Hafenfazilitäten mit Hafengebühren gleichsetzt, versteht die Verfasserin ökonomische Hafenfazilitäten als speziell ausgestaltetes Hafentarifsystem, welches sowohl Gebühren als auch Preise (für nicht-öffentliche Leistungen) beinhaltet. Vgl. BIEBIG et al. (1980), S. 27. Eine Übersicht finanzwirtschaftlicher Verflechtungen (Entgelte und Gebühren für die Nutzung von Hafenleistungen/-strukturen) am Beispiel von Fährhäfen ist in Abb. Z 2 in Anhang 2 dargestellt.

²⁴⁸ Vgl. WTO (2010), S. 182.

²⁴⁹ In Hamburg kostet die Benutzung von Abfertigungsgebäuden bspw. pro begonnene 24-Stunden und je Gebäude 2 100 Euro und die Gestellung von Gangways 270 Euro pro Tag und Gangway. Vgl. HCC (2011) [ONLINE], S. 1. Möglich ist eine Staffelung der Anlaufgebühren nach Anzahl der jährlichen Anläufe (Rostock: Anlaufgebühren sind ab dem 8. Anlauf im Kalenderjahr am günstigsten) bzw. eine Preisstaffelung des Liegeentgelts nach Liegedauer (Lübeck: Verringerung des Liegeentgelts für jede zusätzlich begonnene 24-Stunden-Periode bis zu einer bestimmten Grenze). Vgl. Rostock Port - HERO (2012a) [ONLINE], S. 13; LHG (2012) [ONLINE], S. 9.

²⁵⁰ In Lübeck und Rostock wird das Kaibenutzungsentgelt nach der Anzahl von Passagiereingängen und Passagierausgängen gestaffelt (in Rostock: bis 5 000 Passagiere: 3,50 Euro/Passagier und ab 20 000 Passagiere: 2,40 Euro/Passagier); in Hamburg gibt es ein solches Entgelt noch nicht. Vgl. LHG (2012) [ONLINE], S. 8; Rostock Port - HERO (2012a) [ONLINE], S. 13; HCC (2011) [ONLINE], S. 1. Die Einführung einer Gebühr für Kreuzfahrtpassagiere in Hamburg ist jedoch in Planung („Pax fee“: ca. neun Euro je Passagier). Vgl. DROSSEL (2014), S. 8.

²⁵¹ Vgl. BEINE/LAGONI (2008), S. 57.

Aus Tab. B-7 geht hervor, dass die Leistungserbringung für Schiffe größtenteils auf die Hafeninfrastruktur (v. a. in den Bereichen Navigation und Versorgung) und die Leistungserbringung für Kreuzfahrtpassagiere in erster Linie auf die Hafensuprastruktur (v. a. in den Bereichen Transfer und Service) bezogen ist. Überschneidungen innerhalb der Leistungsgruppen sind möglich, denn die Zuordnung der Fazilitäten zu diesen Gruppen orientiert sich an den *primären* Adressaten (bspw. werden Parkplätze nicht nur von Passagieren genutzt und schiffs- bzw. passagierbezogene Infrastrukturen genügen bestimmten Safety & Security-Anforderungen).²⁵² Für Häfen bedeutend sind Spezifika der Kreuzfahrtschiffe (Schiffsmerkmale), da die Port Authority im weit verbreiteten Landlord-Modell die langfristige Infrastrukturplanung und -entwicklung vornimmt. Passagierbezogene Fazilitäten im Rahmen der Suprastruktur sind für Kreuzfahrthäfen ebenfalls wichtig, da der öffentliche Sektor insbesondere in Passagierhäfen häufig auch Hafenleistungen anbietet und somit nicht ausschließlich als „Landlord“ bzw. Regulierer (Port Authority) agiert.²⁵³ Hinsichtlich der Leistungsgruppe Schutz sind sowohl Infrastrukturen v. a. im Umweltmanagement (z. B. Versorgungs- und Entsorgungseinrichtungen) sowie Suprastrukturen im Bereich Safety & Security wesentlich. Die Planung dieser Bereiche steht in enger Verbindung zu den Schiffsmerkmalen (z. B. sind notwendige Entsorgungs- oder Landstromkapazitäten von der Schiffsgröße abhängig).

²⁵² Vgl. PETERSEN (2008) in: BREITZMANN (Hg.), S. 142.

²⁵³ Vgl. VAGGELAS/PALLIS (2010), S. 74.

Tab. B-7: Infrastruktur und Suprastruktur nach Leistungsgruppen in Kreuzfahrthäfen

Leistungsgruppe	Hafeninfrastruktur	Hafensuprastruktur (einschl. sonstige materiell-technische Hafenfazilitäten)	Leistungsgruppe
Schiff	Navigation und Steuerung: <ul style="list-style-type: none"> - Zufahrtswege (Hafen- bzw. Seezufahrten) u. Einfahrten - Kommunikationstechnik (z. B. Hafensignaltechnik für Schiffe) - Hafenbecken/Wasserbecken (Wassertiefe, Manövrierfähigkeit) u. Schleusen - Liegeplätze/Pierlänge u. -breite - Reede (Anker, Bojen oder Dalben) Versorgung/Ausrüstung (einschl. Versorgungstransport): <ul style="list-style-type: none"> - Einrichtungen zur Schiffsversorgung (für Treibstoffbunkerung, Anschlüsse/Leitungen für Wasser-/Stromversorgung) - Anbindung an das Straßenverkehrsnetz für Fahrzeuge - Hafenstraßennetz 	Sonstiges: <ul style="list-style-type: none"> - Reparatur- u. Wartungseinrichtungen (Werkstätten) Transfer: <ul style="list-style-type: none"> - Passagierterminal/-s einschließlich Warteräume/-bereiche u. Transferanlagen für Passagiere u. Gepäckhandling Service: <ul style="list-style-type: none"> - Bürofazilitäten (z. B. für Grenz-/Zollkontrollen von Passagieren/Gepäck, VTMS-Überwachung usw.) - Beherbergungseinrichtungen in Hafennähe - Verpflegungseinrichtungen (gastronomische Einrichtungen, z. B. Geschäfte, Shops u. ä.) - Kommunikationseinrichtungen (öffentliche Telefone, Intranet/Internet, Post) - Informations-/Souvenirstände - Geldwechselstelle/Geldautomat/Cashpoints - Erste-Hilfe-Station - Mietauto-/Taxi-/Busstationen u. Tankstellen 	Schiff
Passagiere	Transport: <ul style="list-style-type: none"> - Transportstrukturen im/vom Hafen (Hafenstraßennetz u. Gleisanlagen, Bahn-/Autobahnanschluss) - Anbindung an das Verkehrsnetz für Passagiere (Flughafennähe, Anschluss an Stadtzentren) - Parkplätze (im Hafen/in Hafennähe) u. Flächenbefestigungen (z. B. Gehwege, Parkflächen) 		Passagiere
Schutz	Umweltmanagement (landbasiert): <ul style="list-style-type: none"> - Einrichtungen zur Schiffsentsorgung (Anti pollution equipment/Hafenauffangeinrichtungen) - Landstromterminal/-anschluss („cold-ironing“/„onshore power supply“) - Entsorgungsmanagement von Baggergut, Abwasser, Abfall oder gefährlichen Stoffen - Lärmschutz-Einrichtungen (durch Baumbepflanzung, Wälle etc.) Safety & Security: <ul style="list-style-type: none"> - Hafenschutzbauwerke (Molen, Wellenbrecher) - sicherheitsbezogene Fahrzeug-Infrastruktur im Hafen 	Umweltmanagement (landbasiert): <ul style="list-style-type: none"> - Müllentsorgungsanlagen Safety & Security: <ul style="list-style-type: none"> - Zolleinrichtungen (für Sicherheitskontrollen der Passagiere, Crew sowie deren Gepäck/Gepäckprüfanlagen) - Einrichtungen zur Brandbekämpfung - Überwachungseinrichtungen (z. B. Kameras im Transferbereich für Gepäck/Passagiere) 	Schutz

Quelle: eigene Darstellung

Einige Hafenfazilitäten haben in Turnaround-Häfen einen höheren Stellenwert. Dies gilt insbesondere für den passagierbezogenen Bereich, denn Turnaround-Häfen können keine reinen Reedehäfen sein. *Zusätzlich* zu Stopover-Häfen müssen bspw. Passagierterminals mit Fazilitäten für das Gepäckhandling (z. B. Gepäckprüfanlagen) sowie Zolleinrichtungen einschließlich notwendiger Bürofazilitäten vorhanden sein.²⁵⁴ Unter der Annahme, dass die Schiffsversorgung insbesondere mit Lebensmitteln v. a. in Turnaround-Häfen relevant ist (siehe Abschnitt B 3.3.1.1, S. 49), sind auch entsprechende Versorgungseinrichtungen in diesen Häfen eher von Belang. Ebenfalls von höherer Bedeutung in Turnaround-Häfen sind eine gute Verkehrsanbindung, vorhandene Beherbergungseinrichtungen für Verlängerungsaufenthalte und v. a. die Nähe zu (internationalen)

²⁵⁴ Vgl. European Commission (15.10.2009) [ONLINE], S. 25; WTO (2010), S. 182 f.

Flughäfen, damit Passagiere aus entfernten Quellgebieten den Hafen gut erreichen können (v. a. bei „air/sea packages“).²⁵⁵ In Stopover-Häfen haben servicebezogene (Supra-) Strukturen für Passagiere (mit Ausnahme von Bürofazilitäten für Grenz-/Zollkontrollen und Beherbergungseinrichtungen) einen höheren Stellenwert als in Turnaround-Häfen.

Schlussfolgernd ist festzuhalten, dass die von Häfen gestalteten materiell-technischen Hafenfazilitäten der drei Leistungsgruppen (schiffs-, passagier- und schutzbezogene Leistungen) – charakterisiert durch organisatorisch-institutionelle und personelle Hafenfazilitäten – den entsprechenden ökonomischen Hafenfazilitäten gegenüberstehen. Mit Blick auf die Hafenwahl von Kreuzfahrtanbietern sind insbesondere materiell-technische (v. a. Infra- und Suprastruktur) und ökonomische Fazilitäten eines Hafens (geforderte Gegenleistung für sämtliche von Reedereien genutzte Fazilitäten) bedeutend: Diese stehen direkt mit den Schiffsgrößen bzw. Passagierzahlen und damit auch mit den Anforderungen von Reedereien in Verbindung. So bestimmt die Anlaufhäufigkeit bestimmter Schiffsgrößen den Umfang notwendiger Kapazitäten im Hafen/Terminal bzw. in nahe gelegenen Zielen in den Bereichen Transfer, Transport, Entsorgung oder Landstrom. Für eine schiffs- und passagiergerechte Planung insbesondere der materiell-technischen Hafenfazilitäten („Basis“ der Erfüllung der Hafenfunktion) in Turnaround- und Stopover-Häfen ist somit die zukünftige Entwicklung von Kreuzfahrtschiffen sowie passagier- und schutzbezogenen Erfordernissen bedeutend. Dabei ist zu vermuten, dass schutzbezogene Einrichtungen eher den (gesetzlichen) Vorgaben der jeweiligen Behörde und nicht den Anforderungen der Reederei genügen müssen (z. B. Überwachungseinrichtungen und Zollbüros/-einrichtungen), die auf der Vielzahl z. B. internationaler Umweltschutz- und sicherheitsbezogener Bestimmungen beruhen. Dementsprechend widmet sich der folgende Abschnitt der Identifikation und Strukturierung potenzieller Hafenwahlkriterien innerhalb der Kreuzfahrt-Routenplanung von Kreuzfahrtanbietern.

²⁵⁵ Vgl. MARTI (1990), S. 161; BIEHN (2006), S. 140. „Air/sea-packages“ beziehen sich auf das Konzept sog. Fly & Cruise-Reisen (Einbezug des Flugzeugs als „Partner der Seereise“, v. a. bei weit entfernten Kreuzfahrtgebieten): Per Charter- oder Linienflug wird der Abfahrtshafen des Kreuzfahrtschiffes angeflogen (Verlängerungsaufenthalte an Land vor/nach der Kreuzfahrt möglich). Vgl. SCHÜßLER (2005), S. 80.

4 Routenplanung als Bestandteil der Kreuzfahrtplanung

4.1 Charakterisierung der Routenplanung

4.1.1 Begriff und Bedeutung der Routenplanung innerhalb der Kreuzfahrtplanung

Der Begriff „Routenplanung“ (*itinerary planning*) wird innerhalb der bestehenden Literatur im deutschsprachigen Raum nicht einheitlich verwendet²⁵⁶ und abgegrenzt, sondern es erfolgt ein teilweise synonyme Gebrauch zu Begriffen, wie „Fahrtenplanung“ (POMPL)²⁵⁷, „(Kreuzfahrt-) Routing“ (SCHÄFER, SCHULZ)²⁵⁸, „Kreuzfahrtplanung“ (SCHÄFER)²⁵⁹ oder „Hafenanlaufstrategie“ (SCHÄFER)²⁶⁰. Beruhend auf dem Kreuzfahrtverständnis dieser Arbeit wird die Routenplanung – im Gegensatz zu SCHÄFERS Verständnis – als Bestandteil bzw. Teilprozess der Kreuzfahrtplanung gesehen (und nicht mit ihr gleichgesetzt).²⁶¹

Die *Routenplanung* zählt zur Produktplanung der Kreuzfahrtanbieter und beinhaltet sowohl die *inhaltliche Gestaltung der eigentlichen Route* als auch die *Zuordnung der Routen zu Kreuzfahrtschiffen und Reisezeiträumen*. Letzteres ist gleichbedeutend mit der Schiffseinsatzplanung innerhalb der Schiffsplanung. Über die Produktplanung hinaus schließt die Kreuzfahrtplanung zudem Preiskalkulation und Katalogerstellung sowie Vermarktung und Vertrieb der jährlich durchzuführenden Kreuzfahrten ein. Die Abfolge von Kreuzfahrtplanung und -durchführung bildet einen Kreuzfahrtzyklus. (siehe Abb. B-6).²⁶²

²⁵⁶ Im englischsprachigen Raum erfolgt hingegen eine weitgehend einheitliche Verwendung des Begriffes „itinerary planning“. Vgl. HENRY (2012) in: VOGEL et al. (Hg.), S. 167; PAPATHANASSIS (2012) in: VOGEL et al. (Hg.), S. 79; GUI/RUSSO (2011), S. 135; WTO (2010), S. 9; MARTI (1992), S. 363.

²⁵⁷ Vgl. POMPL (1997), S. 297.

²⁵⁸ Vgl. SCHÄFER (1998), S. 78 ff.; SCHULZ/AUER (2010), S. 95.

²⁵⁹ Vgl. SCHÄFER (1998), S. 76.

²⁶⁰ Vgl. SCHÄFER (1998), S. 132.

²⁶¹ Vgl. SCHÄFER (1998), S. 76.

²⁶² Diese Einteilung orientiert sich an der Darstellung des Marketingprozesses von Kreuzfahrtrouten der WTO, die auch die Qualitätskontrolle nach der Kreuzfahrtdurchführung einschließt. Vgl. WTO (2010), S. 8. Anm. d. Verf.: Abweichend von diesem Ansatz wird die Preiskalkulation *nicht* der Routenplanung zugeordnet, weil die Routenplanung (neben der Schiffsplanung) produktbezogen ist und somit getrennt von den restlichen Entscheidungsbereichen (Preis, Kommunikation, Distribution) betrachtet werden soll.



Abb. B-6: Einordnung der Routenplanung in die Kreuzfahrtplanung

Quelle: eigene Darstellung

Da Kreuzfahrtanbieter im Rahmen der Routenzuordnung/Einsatzplanung ihre gesamte Schiffsflotte im Blick haben müssen, ist davon auszugehen, dass die Routenplanung unter Berücksichtigung einer gegebenen Schiffsflotte („Vorbedingung“) erfolgt. Aus diesem Grund wird die langfristige Schiffsneuplanung (einschließlich der Belange der Schiffsfinanzierung, Zielgruppenausrichtung usw.) nicht näher betrachtet.²⁶³ Die Routenplanung wird somit in Abhängigkeit von einer bestehenden Schiffsflotte vorgenommen, so dass nicht nur Routenmerkmale (räumliche, inhaltliche und zeitliche), sondern auch die jeweiligen Schiffsmerkmale (z. B. physische) zu berücksichtigen sind.²⁶⁴

Bereits vor einigen Jahren betonte SCHÄFER die zentrale Bedeutung der Routenplanung für die Unternehmensstrategie eines Kreuzfahrtanbieters, innerhalb derer einerseits eine Vorauswahl der grundsätzlich für einen Anlauf in Frage kommenden Kreuzfahrthäfen erfolgt und andererseits die Entscheidung für die tatsächlich anzulaufenden Häfen innerhalb der Reiseroute stattfindet.²⁶⁵ Gleichzeitig kritisierte SCHÄFER, dass – trotz des erheblichen Einflusses der Routenplanung auf den Kreuzfahrterfolg – persönliche Erfahrungen

²⁶³ Die Planung neuer Schiffe ist nach PAPATHANASSIS eine strategische Planung von Kreuzfahrtprodukten, wobei Fragen der Finanzierung sowie Zielgruppen- und Routen-Adäquatheit von Bedeutung sind. Vgl. PAPATHANASSIS (2012) in: VOGEL et al. (Hg.), S. 78. In der Schiffsneuplanung geht es primär um die angebotsbezogenen Merkmale (Leistungsangebot und Zielgruppenspezifika, siehe Tab. B-1), die nicht im Zentrum dieser Arbeit stehen.

²⁶⁴ Für eine beispielhafte Übersicht von Merkmalen, die in die Routenplanung einzubeziehen sind, vgl. HENRY (2012) in: VOGEL et al. (Hg.), S. 168. Der Organisationsaufwand bezieht sich nicht nur auf die Routenplanung, sondern auch auf die Planung der Aufeinanderfolge von Routen einschließlich der Abstimmung evtl. zusätzlicher Leistungsoptionen für eine Route (z. B. Hin- und Rückflüge oder Transfers). Solche Optionen bietet u. a. TUI Cruises. Vgl. Kreuzfahrten.de (2011b) [ONLINE].

²⁶⁵ Vgl. SCHÄFER (1998), S. 132.

von Mitarbeitern der Kreuzfahrtanbieter eines der wichtigsten Planungsinstrumente von Kreuzfahrtrouten darstellen und etablierte Routen nicht mehr hinterfragt und an evtl. veränderte Präferenzen angepasst werden.²⁶⁶ Mittlerweile hat sich die Routenplanung jedoch von einer „Kunst“ zu einer „Wissenschaft“ entwickelt, denn heute müssen Kreuzfahrtanbieter ein optimales Angebot in Bezug auf attraktive Routen bei gleichzeitiger Minimierung von Kosten finden, um wettbewerbsfähige Kreuzfahrtprodukte zu erhalten.²⁶⁷

Schlussfolgernd ist festzustellen, dass die Routenplanung als Bestandteil der Kreuzfahrtplanung entscheidenden Einfluss auf den Erfolg von Kreuzfahrthäfen ausübt: *Ob* bestimmte Schiffe der Kreuzfahrtanbieter einen Hafen gegenwärtig bzw. zukünftig anlaufen und *warum* sie dies (nicht) tun (können), entscheidet sich im Rahmen der inhaltlichen Routengestaltung sowie der Routenzuordnung zu Schiffen und Zeiträumen. Vor dem Hintergrund des stark gewachsenen Kreuzfahrtmarktes ist anzunehmen, dass diese Entscheidung stark von ökonomischen Zielsetzungen geprägt und eine „aus dem Bauch“ heraus vorgenommene Routenplanung – v. a. in Bezug auf Anbieter mit größeren Schiffsflotten – eher unwahrscheinlich ist.

4.1.2 Entscheidungsträger und Planungsebenen

Die Entscheidungsträger von Kreuzfahrtrouten sind Kreuzfahrtanbieter und damit vorrangig Kreuzfahrtreedereien und Reiseveranstalter bzw. Charterer.²⁶⁸ An der Routenplanung können verschiedene Abteilungen bzw. Personen beteiligt sein (kollektive Entscheidungsfindung). Dies ist ein typisches Merkmal von Industriegütermärkten (B2B-Märkte) bzw. Hafenmärkten und geht mit einer rationalen Entscheidungsfindung auf Basis von umfangreichem Fachwissen einher.²⁶⁹ Die Abteilung „Hafenplanung“ (port planning) von Kreuzfahrtanbietern spielt eine zentrale Rolle, aber i. d. R. werden auch die Abteilungen für Landausflüge, Vertrieb, Preiskalkulation und das Yield Management in die Routenplanung einbezogen.²⁷⁰

²⁶⁶ SCHÄFER verdeutlicht dies anhand durchgeführter Expertengespräche. Vgl. SCHÄFER (1998), S. 75 f.

²⁶⁷ Vgl. RODRIGUE/NOTTEBOOM (05.09.2012), S. 10; PEISLEY (2014), S. 5.

²⁶⁸ Vgl. BIEBIG et al. (2008), S. 242. *Eigner* spielen im Rahmen der Kreuzfahrtroutenplanung eine untergeordnete Rolle, da sie ihre Schiffe oft zur Bereederung an eine Reederei übergeben. Vgl. GROß (2011), S. 137.

²⁶⁹ Zu Besonderheiten von business-to-business-Märkten (geringe Anzahl großer Nachfrager; abgeleitete, eher unelastische Nachfrage; enge Anbieter-Nachfrager-Beziehung; Nachfragemacht und Auswirkungen, z. B. „dedicated terminals“) vgl. GRUNWALD/HEMPELMANN (2012), S. 26 f.; WIEGMANS et al. (2008), S. 522. Zu Ansätzen der Marktabgrenzung (z. B. Konsumgütermärkte, zu denen bspw. der Kreuzfahrtmarkt zählt) vgl. weiterführend MEFFERT et al. (2008), S. 46 ff.; BAUER (1989), S. 32.

²⁷⁰ Vgl. WTO (2010), S. 9. Die hohe Bedeutung des Yield/Revenue Management bzw. die Notwendigkeit der Anwendung von Optimierungsansätzen ergibt sich aus dem hohen Fixkostenanteil des Produktelementes Schiff, denn Schiffe stellen ein „festes“, nicht lagerbares Kapazitätsangebot mit ungewisser Nachfrage dar. Vgl. KISTNER et al. (2008) in: Gesellschaft für Operations-Research (Hg.), S. 383.

Kreuzfahrtanbieter nehmen die Routenplanung regelmäßig (jährlich) für die jeweilige Kreuzfahrtflotte vor, was u. a. für die von Kreuzfahrtanbietern angestrebten „Repeater“ wichtig ist, da diesen „Stammkunden eines Schiffes“ (ca. 40 bis 60 Prozent der Teilnehmer) jedes Jahr ein möglichst abwechslungsreiches Angebot durch neue Destinationen präsentiert werden soll (breite Palette von Ländern, Menschen, Landschaften, historischen und kulturellen Sehenswürdigkeiten).²⁷¹ Dabei müssen Kreuzfahrtanbieter die ganze Welt im Blick haben, um profitabel zu sein: Angestrebt wird eine Einsatz- bzw. Auslastungszeit je Schiff von knapp einem Jahr (350 Tage), denn reine Liegezeiten verursachen nur Kosten; die verbleibenden Tage werden z. B. für Überholungszeiten in der Werft eingeplant.²⁷² Sind alle Routen für die Gesamtflotte des Kreuzfahrtanbieters für den gesamten Einsatzzeitraum (ein Jahr) festgelegt, ist die Routenplanung abgeschlossen. Damit steht die Hafenanlaufstrategie für diesen Zeitraum fest, die sich demzufolge sowohl aus der inhaltlichen Routenplanung als auch aus der zeitraum- und schiffsbezogenen Routenzuordnung (Schiffseinsatzplanung) für alle zu befahrenden Fahrtgebiete der gesamten Einsatzflotte des Kreuzfahrtanbieters ergibt.

Die Notwendigkeit der Beteiligung mehrerer Personen an der Routenplanung resultiert aus der oftmals hohen Vielschichtigkeit und Komplexität dieser Planung, die i. d. R. auf mehrere Schiffe und auf einen relativ langen Zeitraum bezogen ist. Da eine inhaltlich geplante Route räumlich an ein Fahrtgebiet gebunden ist und sowohl zu unterschiedlichen Zeiten als auch von unterschiedlichen Schiffen der Gesamtflotte gefahren werden kann, lassen sich drei Planungsdimensionen unterscheiden: *räumlich* (eine Route ist räumlich an ein Fahrtgebiet gebunden), *zeitlich* (konkreter Zeitraum, in dem die Route gefahren wird) und *organisatorisch* (das Schiff/die Schiffe, welche diese Route fahren).

In Abhängigkeit vom Ausmaß dieser Planungsdimensionen ergeben sich vier Ebenen der Routenplanung, die in Abb. B-7 beispielhaft für eine Flotte von drei Schiffen (A, B und C), drei Routen (1, 2 und 3) und drei Fahrtgebieten (I, II und III) dargestellt sind.

²⁷¹ Vgl. POMPL (1997), S. 297; DE WILDE (1997).

²⁷² Vgl. POMPL (1997), S. 297; BAUMANN/MUNDT (2000) in: MUNDT (Hg.), S. 285.

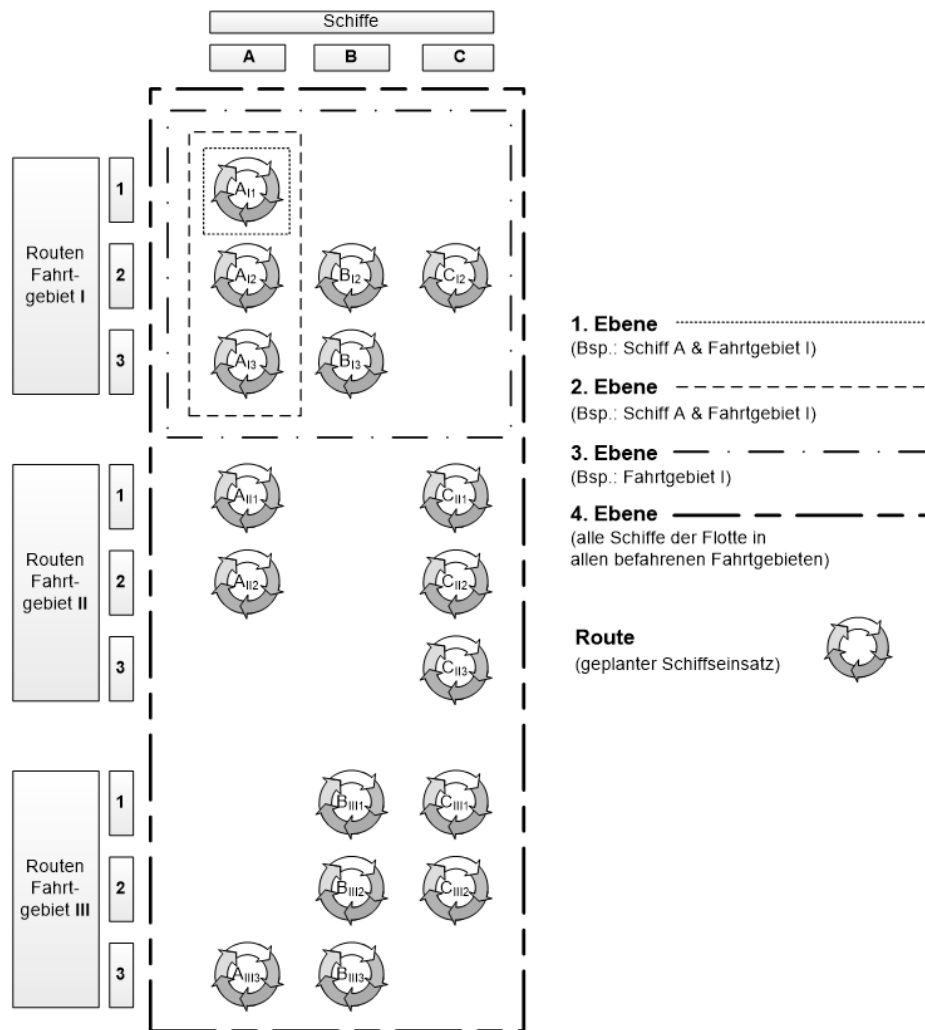


Abb. B-7: Vier Ebenen der Kreuzfahrtroutenplanung in Bezug auf die Produktelemente Schiff und Route mit beispielhaftem Schiffseinsatz

Quelle: eigene Darstellung

Die *erste Ebene* bezieht sich auf *eine* Route in einem Fahrtgebiet für *einen* Reisezeitraum und *ein* Kreuzfahrtschiff (z. B. A_{I1}). *Ebene zwei* beinhaltet die Planung *mehrerer* (identischer oder unterschiedlicher) Routen in einem Fahrtgebiet für *aufeinanderfolgende* Reisezeiträume für ein Kreuzfahrtschiff. Die *dritte Ebene* umfasst die zweite Ebene für *mehrere* Schiffe, da Entscheidungen für einzelne Schiffe von der Planung der restlichen Flotte abhängig sind. Die Planung der *vierten Ebene* ist auf *alle* Routen in allen zu befahrenden Fahrtgebieten des gesamten Reisezeitraums der Gesamtflotte bezogen. Dabei muss nicht jedes Schiff in jedem der befahrenen Fahrtgebiete eingesetzt werden und dieselbe Route kann von unterschiedlichen Schiffen zu unterschiedlichen Zeiten gefahren werden.

In der Realität ist der Planungsprozess vermutlich viel komplexer, weil Kreuzfahrtanbieter i. d. R. deutlich mehr als drei Routen für mehr als drei Schiffe bzw. Fahrtgebiete planen und weil Routen innerhalb eines Fahrtgebietes stark variieren können.²⁷³ Die Routenplanung erfolgt somit keineswegs einheitlich, sondern ist sehr wahrscheinlich von der Struktur des Kreuzfahrtanbieters bzw. der jeweiligen Flottengröße abhängig. Zudem spielen die allgemeine Wirtschaftslage bzw. bestehende Verträge zwischen Kreuzfahrtanbietern und Häfen (bzw. deren Fristigkeit) eine wichtige Rolle: Beispielsweise führte der allgemeine wirtschaftliche Abschwung zu einer „vorsichtigen“ Hafenplanung der *Holland America Line* im Jahr 2009; einhergehend mit einem Rückgang von langfristigen Bindungen mit Kreuzfahrthäfen.²⁷⁴ Zur Reduzierung der Komplexität der Routenplanung ist neben der Anwendung spezifischer Software („Fleet Management-Systeme“) die Nutzung gebündelter Informationen über Häfen von Bedeutung.²⁷⁵

Zusammenfassend ergibt sich, dass die für die Routenplanung benötigten Informationen den Kreuzfahrtanbietern regelmäßig und rechtzeitig zur Verfügung stehen müssen. Die vier Planungsebenen verdeutlichen, dass die Komplexität der Routenplanung von der Routenvielfalt, der Flottengröße und der Anzahl befahrener Zielgebiete abhängen. Demzufolge wirkt sich das Produkt- bzw. Kreuzfahrtsegment der Anbieter nicht nur auf die Komplexität ihrer Routenplanung, sondern auch auf die Art benötigter Informationen aus. Dabei ist anzunehmen, dass mit zunehmender Komplexität auch der Zeitaufwand für die Routenplanung steigt. Diese zeitliche Komponente findet im nachfolgenden Abschnitt zum Prozessablauf der Routenplanung Berücksichtigung.

4.2 Ablauf des Routenplanungsprozesses

Im Zentrum dieses Abschnitts steht die inhaltliche und zeitliche Strukturierung und detaillierte Charakterisierung zu durchlaufender Phasen bzw. Teilschritte des Planungsprozesses von Kreuzfahrtrouten. Ausgangspunkt bilden die von verschiedenen Autoren vorgenommenen Strukturierungsansätze.

Die Ansätze zur Strukturierung der Routenplanung in der Literatur resultieren aus unterschiedlichen Sichtweisen (ablauforientiert, inhaltsorientiert, hafenorientiert, marketing-/strategieorientiert) und weichen daher hinsichtlich ihres Umfangs, Detailgrads und

²⁷³ Eine hohe Variation von Routen liegt vor, wenn sich Hafenauswahl, Anlaufreihenfolge, Reisedauer usw. bei *jeder* Route oder zumindest im Abstand von *wenigen* Routen unterscheiden. Vgl. MARTI (1992), S. 363.

²⁷⁴ Vgl. Aussagen von DOUWES (Direktor Hafenplanung, Holland America Line): DOUWES (2009) [ONLINE].

²⁷⁵ „Fleet Management-Systeme“ bieten eine Optimierung des Schiffseinsatzes für unterschiedliche Routen nach verschiedenen Zielstellungen. Vgl. Fidelio Cruise Software GmbH (2011) [ONLINE].

Gebündelte Informationen bieten Kreuzfahrtnetzwerke, wie z. B. CRUISE EUROPE. Vgl. DE WILDE (1997).

Inhalts voneinander ab.²⁷⁶ Sowohl MUNDT/BAUMANN als auch POMPL teilen den Routenplanungsprozess jeweils in zwei aufeinanderfolgende, grobe Schritte ein: Auswahl der Fahrtgebiete bzw. „Block-out“ und „Fahrtenplanung“.²⁷⁷ SCHÄFER bezieht sich primär auf die Fahrtenplanung („eigentliche Routenplanung“ ohne Block-out): Hierbei werden zunächst die infrage kommenden Häfen zu einer Tour zusammengestellt, woraus durch die anschließende Festlegung der Anlauf-Reihenfolge die Kreuzfahrtroute entsteht; Iterationen sind dabei gängig (Hinzu- bzw. Wegnehmen von Häfen zu Optimierungszwecken).²⁷⁸ MARTI setzt sich detailliert mit den *inhaltlichen* Belangen der Routenplanung auseinander, wobei v. a. Spezifika der Hafenwahl unterschiedlicher Hafenarten (z. B. Turnaround-, Stopover- und Allroundhäfen²⁷⁹) und grundlegende Restriktionen der Routenplanung (z. B. Reisedauer und Schiffsgeschwindigkeit) betrachtet werden.²⁸⁰ Die WTO nimmt – ebenfalls unter Berücksichtigung der Hafenarten (Turnaround- und Stopover-Häfen) – eine prozessbezogene Betrachtung vor, bei der die Routenplanung lediglich in den gesamten Marketingprozess von Kreuzfahrtanbietern *eingeeordnet*, jedoch selbst nicht zeitlich aufgegliedert wird.²⁸¹ PAPATHANASSIS ordnet die Routenplanung aus unternehmensstrategischer Sicht der operativen Ebene des Gesamtprozesses der Produktplanung von Kreuzfahrtanbietern zu und nennt Entscheidungskomponenten, ohne jedoch den Prozesscharakter der Routenplanung näher zu beleuchten.²⁸²

In Anlehnung an MUNDT/BAUMANN und POMPL wird in dieser Arbeit der gesamte Prozess der Routenplanung in zwei Schritte eingeteilt.²⁸³ Der erste Schritt beinhaltet die Grobplanung der Routen und umfasst die Auswahl der Fahrtgebiete für ein Jahr (*Block-out*), während im zweiten Schritt die Feinplanung bzw. die Ausarbeitung der einzelnen Reiserouten bzw. Fahrten erfolgt (*Fahrtenplanung*).²⁸⁴ Dabei laufen die Teilprozesse der Kreuzfahrtplanung (z. B. Preiskalkulation) teilweise parallel zur Routenplanung ab.

²⁷⁶ Vgl. HENRY (2012) in: VOGEL et al. (Hg.), S. 167 ff.; WTO (2010), S. 7 ff.; MUNDT/BAUMANN (2007) in: MUNDT (Hg.), S. 386 ff.; SCHRAND (2003) in: ROTH/SCHRAND (Hg.), S. 197 ff.; SCHÄFER (1998), S. 75 ff.; POMPL (1997), S. 296 f.; MARTI (1992), S. 363 ff.; MARTI (1990), S. 158 ff.; PAPATHANASSIS (2012) in: VOGEL et al. (Hg.), S. 78 f.

²⁷⁷ Vgl. MUNDT/BAUMANN (2007) in: MUNDT (Hg.), S. 392; BAUMANN/MUNDT (2000) in: MUNDT (Hg.); POMPL (1997), S. 296 f.

²⁷⁸ SCHÄFER betrachtet die Reihenfolgeplanung v. a. aus dem Blickwinkel des Operations Research; Kriterien der Kreuzfahrthafenauswahl sind bei SCHÄFER nicht maßgebend, jedoch werden Unterschiede zur Routenplanung in der Containerschifffahrt aufgezeigt. Vgl. SCHÄFER (1998), S. 75 ff.

²⁷⁹ MARTI bezeichnet Allround-Häfen als „all-purpose port“ (hybride Form). Vgl. MARTI (1990), S. 161.

²⁸⁰ Vgl. MARTI (1990), S. 158 ff.; MARTI (1992), S. 363 ff.

²⁸¹ Vgl. WTO (2010), S. 8; WTO (2003), S. 121 ff.

²⁸² Vgl. PAPATHANASSIS (2012) in: VOGEL et al. (Hg.), S. 79.

²⁸³ MUNDT/BAUMANN (2007) in: MUNDT (Hg.); BAUMANN/MUNDT (2000) in: MUNDT (Hg.); POMPL (1997).

²⁸⁴ Anm. d. Verf.: Die Verwendung der Begriffe „Block out“ und „Fahrtenplanung“ dient der klaren Abgrenzung vom Begriff „Routenplanung“; die Bezeichnungen „Grob-/Feinplanung“ sowie „Fahrtenplanung“ werden von MUNDT/BAUMANN verwendet. Vgl. MUNDT/BAUMANN (2007) in: MUNDT (Hg.), S. 392.

Die Planungsdauer bzw. die Dauer zwischen Routenplanungs- und Kreuzfahrtbeginn kann bis zu fünf Jahre betragen²⁸⁵: Für die Mehrheit der betrachteten Autoren vollzieht sich die Routenplanung auf strategischer Ebene, da sie *mindestens* zwei Jahre vor Kreuzfahrtbeginn erfolgt, wobei die Routen nach HENRY maximal drei Jahre bzw. laut WTO und VÉRONNEAU maximal fünf Jahre im Voraus geplant werden; SCHRAND nennt hingegen keine zeitliche Obergrenze.²⁸⁶ Über die Dauer der Routenplanung selbst werden lediglich von der WTO Aussagen getroffen, wonach sich der Zeitraum der Routenplanung teilweise über 18 Monate erstreckt.²⁸⁷ Dabei sind auch taktische Entscheidungen, die zwischen 8 und 16 Monaten vor Abfahrt getroffen werden²⁸⁸, in den Routenplanungsprozess einzubeziehen, denn v. a. bei sehr lange im Voraus geplanten Routen sind kurzfristige Änderungen nicht auszuschließen. Die Routenplanung erfolgt demzufolge relativ lange im Voraus (siehe Abb. B-8).

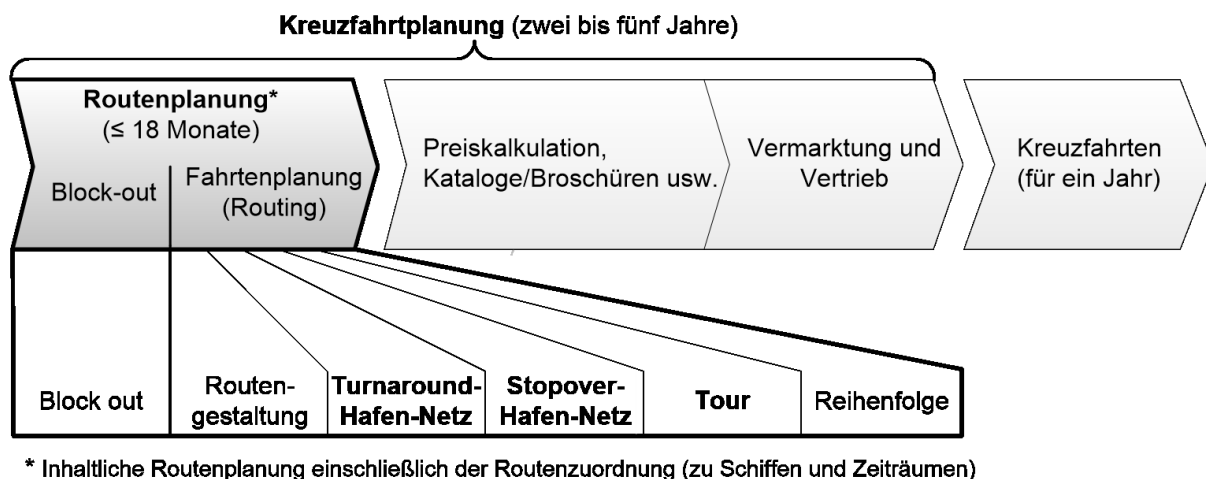


Abb. B-8: Prozess der Routenplanung innerhalb der Kreuzfahrtplanung für ein Fahrtgebiet

Quelle: eigene Darstellung

Der Einbezug des Block-out in die Routenplanung erfolgt aus zwei wesentlichen Gründen: Einerseits ist die Entscheidung für zu befahrende Fahrtgebiete die Voraussetzung für die Fahrtenplanung und andererseits können sich beide Schritte durch Iterationen gegensei-

²⁸⁵ In Ausnahmefällen kann die Planungsdauer auch mehr als fünf Jahre betragen: So vergingen bei Hapag-Lloyd zwischen den ersten Ideen (2004) bis zur Realisierung einer Nordostpassage (2014) zehn Jahre. Vgl. POJER/BEHREND (11.11.2014), S. 12 ff.

²⁸⁶ Vgl. HENRY (2012) in: VOGEL et al. (Hg.), S. 167; WTO (2010), S. 9; VÉRONNEAU/ROY (2012) in: VOGEL et al. (Hg.), S. 92 f.; SCHRAND (2003) in: ROTH/SCHRAND (Hg.), S. 198.

²⁸⁷ Vgl. WTO (2010), S. 9.

²⁸⁸ Vgl. VÉRONNEAU/ROY (2012) in: VOGEL et al. (Hg.), S. 93.

tig beeinflussen (z. B. iterative Anpassung der Fahrtgebietsauswahl für eine optimale Verteilung der Gesamtflotte).²⁸⁹ Solche Iterationen sind auch bezüglich zukünftiger Planungszeiträume möglich, denn aufgrund des relativ langen zeitlichen „Vorlaufs“ der Kreuzfahrtplanung vor der Kreuzfahrtdurchführung laufen die Planungsprozesse unterschiedlicher Kreuzfahrtzyklen parallel ab: Beispielsweise sind unter der Annahme eines zeitlichen Vorlaufs von drei Jahren bei der Routenplanung im Jahr 2016 für das Jahr 2019 sowohl die Kreuzfahrten bzw. der Flotteneinsatz 2016 als auch die geplanten Flotteneinsätze der Jahre 2017 und 2018 zu berücksichtigen (siehe Abb. B-9).

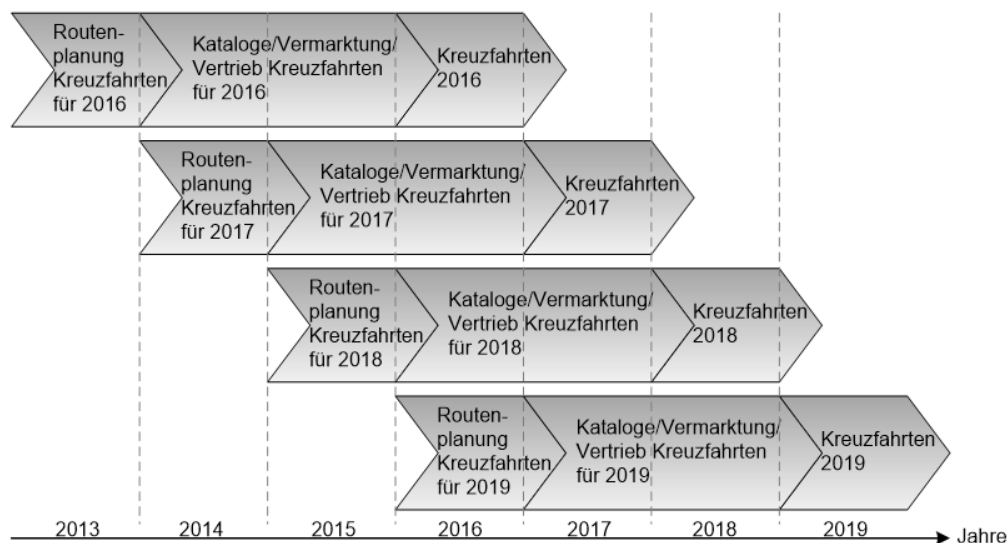


Abb. B-9: Überschneidungen der Kreuzfahrtplanung von vier beispielhaften Kreuzfahrtzyklen

Quelle: eigene Darstellung

Ergebnis des *Block-out* sind größere Zeiträume, in denen ein Schiff in verschiedenen Fahrtgebieten betrieben werden soll, so dass gleichzeitig die Start- und Zielfahrtgebiete der notwendigen Positionierungskreuzfahrten feststehen.²⁹⁰ Im *Block-out* spielen die – vorwiegend von meteorologischen und klimatischen Bedingungen abhängigen – Saisonzeiten der einzelnen Fahrtgebiete eine wichtige Rolle: Der Einsatz der Kreuzfahrtschiffe wird für die gesamte oder einen Teil der jeweiligen Saison geplant; Leerzeiten

²⁸⁹ Vgl. WTO (2003), S. 119. Die Fahrtenplanung – von der WTO als Routengestaltung („*Design of the itinerary*“) bezeichnet – steht in einem iterativen Verhältnis zur Informationsbeschaffung („*Market research*“) zu Beginn des gesamten Marketing-Prozesses von Kreuzfahrtanbietern. Vgl. WTO (2010), S. 8; WTO (2003), S. 121.

²⁹⁰ Vgl. SCHRAND (2003) in: ROTH/SCHRAND (Hg.), S. 198; POMPL (1997), S. 297. Positionierungsfahrten sind – meist saisonal bedingte – Fahrten in ein anderes Einsatzgebiet, die trotzdem so erlebnisreich wie möglich gestaltet und als „normale Kreuzfahrten“ verkauft werden. Aus den Positionierungsfahrten zwischen Nordeuropa und dem Mittelmeer ist aufgrund vieler interessanter Anlaufhäfen sogar ein eigenständiges Fahrtgebiet entstanden (*Rund um Westeuropa* bzw. seit den 1980er Jahren *Rund um Großbritannien*). Vgl. BAUMANN/MUNDT (2000) in: MUNDT (Hg.), S. 288.

für das Schiff/die Schiffe sollen bei der Festlegung aufeinanderfolgender Kreuzfahrttermine vermieden werden.²⁹¹ Es gibt zwar ganzjährig befahrbare Kreuzfahrtregionen (z. B. Karibik), jedoch sind viele Fahrziele nur zu gewissen Zeiten attraktiv (z. B. Ostsee: zwischen Mai und September), so dass die betreffenden Schiffe für die übrige Zeit in anderen Fahrtgebieten positioniert werden müssen.²⁹² Die Komplexität des Block-out steigt somit bei wachsender Flottengröße an.

Die endgültige Entscheidung für ein Fahrtgebiet aus der Vorauswahl der klimatisch Geeigneten wird im Wesentlichen von der Attraktivität für potentielle Kreuzfahrtpassagiere, den allgemeinen politisch-gesellschaftlichen Rahmenbedingungen (politische Stabilität) und den mittelfristigen Wachstumsperspektiven des Fahrtgebietes beeinflusst.²⁹³ Kreuzfahrtanbieter analysieren somit zunächst den Zielmarkt, d. h. Angebot (Schiffskapazitäten, Schiffsgrößenverteilung, bestehende Anbieter, Hafenanlaufmuster usw.) und Nachfrage (Einkommen, Demografie, potenzielle Erträge, Markenpositionierung der Häfen usw.).²⁹⁴ In engem Zusammenhang dazu stehen die Rentabilität (potenzieller) Kundensegmente, die Wettbewerbssituation im Fahrtgebiet, das allgemeine Preis-Leistungs-Verhältnis von Hafenleistungen bzw. Basis-Fazilitäten, das Netz der Reiseagenturen bzw. Tour Operator.²⁹⁵

Im Rahmen der *Fahrtenplanung* werden die „Block-outs“ in kürzere Zeiträume für die einzelnen Fahrten bzw. Reiserouten gegliedert. Hier wird somit auf Basis des ermittelten Marktpotenzials des Fahrtgebiets aus dem Block-out eine Entscheidung über die anzulauenden Häfen unter Berücksichtigung der insgesamt zur Verfügung stehenden Reisetage getroffen.²⁹⁶ Unter der Annahme, dass die Fahrtenplanung für jedes Schiff isoliert „nacheinander“ erfolgt (obwohl eine simultane Planung in der Praxis wahrscheinlich ist), werden innerhalb der Fahrtenplanung die vier Planungsebenen von Kreuzfahrtrouten nacheinander durchlaufen: Beginnend mit der Planung einer einzelnen Route für ein Schiff bis

²⁹¹ Vgl. BAUMANN/MUNDT (2000) in: MUNDT (Hg.), S. 303; MUNDT/BAUMANN (2007) in: MUNDT (Hg.), S. 392; WTO (2010), S. 181. Klimatische Bedingungen sind bei der *nautischen Navigation* und hinsichtlich der *Produkterwartungen der Kreuzfahrtgäste* (z. B. sonniges Wetter) bedeutend. Vgl. POMPL (1997), S. 296.

²⁹² Vgl. BAUMANN/MUNDT (2000) in: MUNDT (Hg.), S. 286. Saison haben im Frühling: z. B. Mittelmeer und Westeuropa, im Sommer: z. B. Ostsee und Nordland, im Herbst: Mittelmeer und Schwarzes Meer, im Winter: z. B. Rotes Meer und Karibik. Für eine Übersicht weltweiter Kreuzfahrtgebiete geordnet nach saisonbedingten Schwerpunkten (Kreuzfahrtaktivitäten) vgl. Abb. Z 3 in Anhang 3.

²⁹³ Vgl. WTO (2003), S. 119; WTO (2010), S. 7; WTO (2010), S. 181.

²⁹⁴ Vgl. RODRIGUE/NOTTEBOOM (05.09.2012), S. 11.

²⁹⁵ Vgl. WTO (2010), S. 181. Auch Verkaufspreise (Katalogpreise) und voraussichtliche durchschnittliche Nettopreise sind laut WTO (neben der Rentabilität potenzieller Kundensegmente, dem Wettbewerb im Fahrtgebiet, dem Preis-Leistungs-Verhältnis von Hafenleistungen und dem lokalen Verkaufsnetzwerk der Reiseagenturen und Tour Operator) wichtige „kommerzielle Aspekte“. Vgl. WTO (2010), S. 7.

²⁹⁶ Vgl. RODRIGUE/NOTTEBOOM (05.09.2012), S. 11; BAUMANN/MUNDT (2000) in: MUNDT (Hg.), S. 303; MUNDT/BAUMANN (2007) in: MUNDT (Hg.), S. 392.

hin zur Planung aller Routen für die Gesamtflotte des jeweiligen Kreuzfahrtanbieters (siehe erste bis vierte Planungsebene in Abb. B-7). Die Möglichkeiten bzw. Grenzen der Fahrtenplanung sind vom jeweiligen Fahrtgebiet abhängig: Da die Anzahl möglicher Hafenanläufe innerhalb einer bestimmten Zeitspanne von den Entfernungen zwischen den verschiedenen Häfen eines Fahrtgebietes abhängen, bieten sog. „kompakte“ Fahrtgebiete dem Kreuzfahrtplaner eine relativ große Vielfalt an möglichen Häfen, die in die Reiseroute einbezogen werden können.²⁹⁷

Die Fahrtenplanung besteht aus der formalen Routengestaltung und der Hafenauswahl. Die *Routengestaltung* beinhaltet die Entscheidung über den Routentyp (geschlossene oder offene Route), die Reisedauer und die Frequenz. Meist handelt es sich bei Kreuzfahrten um geschlossene Routen, während offene Routen vorwiegend im Rahmen der Positionierungskreuzfahrten von Bedeutung sind.²⁹⁸ In enger Verbindung zum Routentyp steht die Festlegung der Angebotsart, d. h. ob die Route nur als Ganzes oder ob auch Teile dieser Route buchbar sein werden.²⁹⁹ Die Reisedauer beeinflusst die Anzahl an Häfen, welche während der Reise besucht werden können, d. h. eine längere Reisedauer erlaubt eine höhere Anzahl anlaufbarer Häfen.³⁰⁰ Die Routenfrequenz bezeichnet die jährliche Anzahl der Durchführung einer bestimmten Route in Abhängigkeit von der Reisedauer (durchschnittlich zwischen zwei und acht).³⁰¹ Somit wird mit der Frequenz eine Entscheidung über das Zusammenspiel mehrerer Routen im Fahrtgebiet getroffen. Eine Untersuchung von RODRIGUE/NOTTEBOOM hat gezeigt, dass die Routen von Anbietern im Massen-Kreuzfahrttourismus mit größeren Schiffen (z. B. Fun-/Clubkreuzfahrten) eine höhere Frequenz aufweisen (und damit tendenziell kürzer sind) als die Routen von Nischenanbietern mit kleineren Schiffen.³⁰² Hierin spiegelt sich Wichtigkeit der Benchmark-Funktion erfolgreicher Routen wider, die der Reduzierung der Komplexitäts-/Prozesskosten für zukünftige Routen dient.³⁰³

²⁹⁷ Vgl. MARTI (1992), S. 363.

²⁹⁸ Vgl. WTO (2003), S. 119. Eine Untersuchung für die Royal Viking Line (1991) ergab, dass die meisten Kreuzfahrtpassagiere offene Routen bevorzugen (gegenüber geschlossenen Routen), weil dadurch ein zusätzlicher Hafen angelaufen bzw. eine zusätzliche Stadt besucht wird. Vgl. MARTI (1992), S. 365.

²⁹⁹ Wenn die Option besteht, einen Teil einer Route zu buchen, dann können für das Ein- und Ausschiffen der Passagiere auch Stopover-Häfen („Secondary Ports“) in die Routenplanung eingehen. Vgl. WTO (2003), S. 119.

³⁰⁰ Vgl. MARTI (1992), S. 363.

³⁰¹ Vgl. WTO (2003), S. 119.

³⁰² Vgl. RODRIGUE/NOTTEBOOM (05.09.2012), S. 15.

³⁰³ Zur Benchmark-Funktion von Kreuzfahrtrouten vgl. PAPATHANASSIS (2012) in: VOGEL et al. (Hg.), S. 79.

Im Rahmen der *Hafenauswahl* wird die endgültige Entscheidung für oder gegen einen bestimmten Hafenanlauf aus den potenziell geeigneten Häfen getroffen (z. B. Eignung hinsichtlich der Zugänglichkeit des Hafens/Liegeplatzes, des maximal möglichen Tiefgangs, der Größe der Hafeneinfahrten usw.). Die Sammlung von Informationen über das *potenzielle Hafennetz* ist jeweils für die Planung neuer Schiffe bzw. Fahrtgebiete nötig.³⁰⁴ Dabei wird angenommen, dass unter Berücksichtigung von bspw. Wochenenden, Feiertagen, Ferienzeiten und Öffnungszeiten von Geschäften usw. zuerst die Turnaround-Häfen und anschließend die Stopover-Häfen festgelegt werden.³⁰⁵ Auch hier ist ein iteratives Vorgehen möglich.³⁰⁶ Die Festlegung *anzulaufender Häfen* erfolgt auf Basis spezifischer, teilweise auf Verhandlungen/Verträgen beruhenden Hafeninformationen (z. B. Liegeplatz-/Terminalauslastung, Sicherheitsaspekte, Preise/Gebühren, Image des Hafens, lokale Events, Parkplätze usw.).³⁰⁷ Mit der Festlegung der *Reihenfolge* der Hafenanläufe steht die endgültige Route fest.³⁰⁸ Dabei wird jeder Stopover-Hafen (sowie der Start- und Zielhafen bei offenen Routen) nur ein einziges Mal angelaufen; Kurzzyklen werden vermieden, d. h. der Ausgangsort wird (bei geschlossenen Routen) ausschließlich zu Beginn und am Ende der Kreuzfahrt besucht; die Route wird möglichst strecken-, zeit- und kostenoptimal geplant und vorgegebene Zeitfenster werden berücksichtigt (z. B. Seetage und größtmöglich überwindbare Distanzen).³⁰⁹ Eine Zusammenfassung der Teilschritte des Routenplanungsprozesses enthält Abb. B-10.

³⁰⁴ Anm. d. Verf.: Für nicht baugleiche Kreuzfahrtschiffe eines Anbieters kommen evtl. unterschiedliche Turnaround- bzw. Stopover-Häfen desselben Fahrtgebietes in Frage.

³⁰⁵ Vgl. SCHÄFER (1998), S. 78; POMPL (1997), S. 297; WTO (2010), S. 7.

³⁰⁶ Beispielsweise sind laut WTO bei der Auswahl von Turnaround-Häfen solche Kriterien zu berücksichtigen, die bereits im Block-out bedeutend sind (z. B. lokal verfügbares Verkaufsnetz der Schiffsmakler, Reisebüros, Reiseveranstalter/Tour Operator). Vgl. WTO (2010), S. 7.

³⁰⁷ Vgl. WTO (2010), S. 8.

³⁰⁸ Vgl. SCHÄFER (1998), S. 78.

³⁰⁹ Vgl. SCHÄFER (1998), S. 80.

1. Block-out (weltweit)
Ergebnis: fahrtsgebietsbezogene Einsatzzeiträume (einschl. Positionierungsfahrten) für jedes Schiff der Flotte
a) Festlegung des Schiffseinsatzes in verschiedenen Fahrtgebieten
<ul style="list-style-type: none"> • zu befahrende Fahrtgebiete (maximal einzusetzendes Passagiervolumen je Fahrtgebiet) • Einsatzzeiten des Schiffes für jedes Fahrtgebiet (Einsatzzeitraum: ca. 350 Tage)
b) Durchführung von Schritt 1a für jedes weitere Schiff der Gesamtflotte
2. Fahrtenplanung (fahrtsgebietsbezogen)
Ergebnis: Kreuzfahrtroute
a) formale Routengestaltung
<ul style="list-style-type: none"> • Routentyp (offen/geschlossen) • Reisedauer in Tagen (Kurz-, Standard- und Langzeit-Kreuzfahrt sowie Weltreisen) • Frequenz der Route (Durchführungshäufigkeit der Route im Fahrtgebiet pro Schiff)
b) Hafenauswahl (endgültige Kreuzfahrtroute)
<ul style="list-style-type: none"> • Potenzielles Hafennetz <ul style="list-style-type: none"> ▪ potenzielle Turnaround-Häfen (reine Turnaround und Allround-Häfen) ▪ potenzielle Stopover-Häfen (einschließlich möglicher Landausflüge) • Festlegung anzulaufender Häfen je Route <ul style="list-style-type: none"> ▪ Turnaround-Hafen (bzw. Turnaround-Häfen bei offener Route) ▪ Stopover-Häfen ▪ Reihenfolge der Hafenanläufe

Abb. B-10: Teilschritte des Routenplanungsprozesses von Kreuzfahrten

Quelle: eigene Darstellung

Zusammenfassend ergibt sich aus der erarbeiteten strukturierten Darstellung des Routenplanungsprozesses für Kreuzfahrthäfen, dass die Hafenwahl sowohl durch fahrtsgebietsbezogene Informationen im Block-out (erster Schritt) als auch durch hafenbezogene Informationen innerhalb der Fahrtenplanung (zweiter Schritt) beeinflusst werden kann. Aufgrund möglicher Iterationen zwischen beiden Schritten sowie der langen Vorlaufzeit müssen Informationen, die z. B. im Rahmen der Zielmarktanalyse benötigt werden, früh verfügbar sein (bis zu fünf Jahre vor Kreuzfahrtbeginn). Diese externen Informationen über Kreuzfahrthäfen bilden jedoch nur einen Teil der Entscheidungsgrundlage der Kreuzfahrtanbieter: Die endgültige Hafenauswahl wird auch durch interne Informationen (z. B. interne Statistiken, strategische Ziele) beeinflusst (z. B. Passagierzufriedenheit mit Hafenleistungen und -fazilitäten usw.). Der Planungsprozess von Kreuzfahrtrouten läuft somit nicht standardisiert ab; vielmehr erfolgt eine anbieterspezifische Selektion und Bewertung relevanter Informationen. Für Häfen ist bspw. die Routenfrequenz sehr wichtig, denn sie entspricht der Häufigkeit jährlicher Hafenanläufe durch Schiffe, welche diese Route fahren: Häfen innerhalb erfolgreicher „Benchmark-Routen“ mit hoher Frequenz (z. B. von Fun-/Clubkreuzfahrt-Anbietern) können mit mehr Anläufen und Passagieren rechnen als Häfen innerhalb „exotischer“ Routen mit geringerer Frequenz (z. B. von Nischenanbietern). Für weniger etablierte Häfen ist die Erlangung der Aufmerksamkeit von Anbietern mit Tendenz zu solchen Benchmark-Routen besonders wichtig (evtl. eingeschränkte aktive Informationssuche von potenziellen Häfen).

4.3 Gliederung von Hafenwahlkriterien und Zuordnung zu Hafenbereichen

4.3.1 Gruppierung von Hafenwahlkriterien

Hafenwahlkriterien sind im Folgenden Merkmale, die infolge ihrer spezifischen Bewertung durch Kreuzfahrtanbieter die Hafenauswahl maßgeblich beeinflussen. Diese Bewertung führt somit zu einer Beurteilung der Fähigkeit eines Hafens, die erwarteten Funktionen und Aufgaben im Rahmen der geplanten Kreuzfahrten (zu einem angemessenen Preis) zu erfüllen. Diese Einschätzung kann von Anbieter zu Anbieter unterschiedlich sein: Aufgrund der Heterogenität von Kreuzfahrtanbietern können sowohl die Bewertungsmaßstäbe als auch die relevanten Hafenwahlkriterien zwischen Anbietern abweichen. Ursächlich hierfür sind die individuellen Anforderungen der Kreuzfahrtanbieter an Häfen, so dass grundsätzlich alle Hafenleistungen und -fazilitäten als Hafenwahlkriterien in Frage kommen, deren Vorhandensein und Qualität von Kreuzfahrtanbietern bewertet werden.³¹⁰

Die Gruppierung von Hafenwahlkriterien und deren Zuordnung zu den abgeleiteten Hafenleistungen und Hafenfazilitäten soll auf Basis bestehender Gliederungsansätze von Hafenwahlkriterien erfolgen. Die Sichtung entsprechender Literatur hat jedoch ergeben, dass sich nur wenige Autoren bzw. Institutionen systematisch mit den Kriterien im Bereich der Kreuzfahrthafenwahl auseinandersetzen.³¹¹ Aus diesem Grund erfolgte v. a. im Hinblick auf die angestrebte Gruppierung von Hafenwahlkriterien eine detaillierte Recherche der Hafenwahl im Allgemeinen (Einbezug des Güterbereiches): Unter Berücksichtigung der Spezifik der Schiffe (Kreuzfahrtschiffe statt Güterschiffe), der Transferobjekte (Passagiere statt Güter) und des primären Zwecks (Kreuzfahrt statt Gütertransport) sind wesentliche Erkenntnisse auf den Kreuzfahrtbereich übertragbar.

Gliederungsansätze von Kriterien der *Güterhafenwahl*, die das Ergebnis von teilweise sehr umfangreichen Literaturrecherchen sind, finden sich bei GUI/URLI, UGBOMA ET AL., LIRN ET AL oder BERNARD; eigene Untersuchungen von Hafenwahlkriterien im Güterbereich stellen BEINE, WIEGMANS ET AL. oder TONGZON/SAWANT an, deren Ansätze sich in Bezug auf die Gliederungsbreite und -tiefe zum Teil deutlich unterscheiden.³¹² Der Vergleich dieser Ansätze

³¹⁰ Die hohe Bedeutung von Hafenleistungen und -fazilitäten als Hafenwahlkriterien wird anhand einer Analyse der WTO deutlich: Abgefragte „kritische Faktoren“ bei der Hafenwahl sind primär Hafenleistungen bzw. -fazilitäten (z. B. Liegeplatz, Treibstoffversorgung, Passagierterminal, Müllentsorgung, Gepäckaufbewahrung, Lotsen, Manövrierfähigkeit und Schiffsverkehrsdichte usw.). Vgl. WTO (2010), S. 182 f.

³¹¹ Vgl. BAIRD (1997), S. 34; European Commission (15.10.2009) [ONLINE], S. 25; WTO (2010), S. 7.

³¹² Vgl. Tab. Z 2 in Anhang 5 bzw. GUY/URLI (2006), S. 169 ff.; UGBOMA et al. (2006), S. 254; LIRN et al. (2004), S. 78; BERNARD (1995); BEINE/LAGONI (2008), S. 56; WIEGMANS et al. (2008), S. 523; TONGZON/SAWANT (2007), S. 478 f.; TONGZON (2002), S. 9.

verdeutlicht, dass innerhalb der Hafenwahl im Güter- bzw. Containerhafen-Bereich über die *Kosten* hinaus (z. B. Hafengebühren, Terminal- und Transportkosten oder Kosten für „value-added services“) v. a. *Schiffsanforderungen* (Art bzw. Qualität der Hafenleistungen und -strukturen), die *geografische Lage* des Hafens (Standort einschließlich der Lage zu Quell- und Zielmärkten³¹³) und die *Hafeneffizienz* wichtig sind. Darin zeigt sich das Hauptziel von Reedereien im Bereich des Gütertransports, die nicht nur einen möglichst reibungslosen und sicheren, sondern v. a. auch einen kosten- und zeitoptimalen Gütertransfer anstreben.

Kriterien der Wahl von *Kreuzfahrthäfen*, die von verschiedenen Autoren vorwiegend genannt werden, sind ebenfalls die mit dem Anlauf verbundenen Kosten, schiffsbezogene Anforderungen bzw. Schiffsmerkmale (v. a. Navigation und logistische Aspekte, z. B. Hafenleistungen/-strukturen und Hafen-/Liegeplatzauslastung), die geografische Lage des Hafens sowie der reibungslose, sichere, zeit- und kostenoptimale Passagiertransfer.³¹⁴

Die *Anforderungen von Kreuzfahrtanbietern* leiten sich demnach aus Ansprüchen bezüglich ihres finanziellen Rahmens (kostenbezogene Ansprüche), ihrer Kreuzfahrtschiffe (schiffsbezogene Ansprüche) und ihrer (potenziellen) Kreuzfahrtpassagiere (passagierbezogene Ansprüche) ab. *Kostenbezogene Ansprüche* münden i. d. R. in einer Bewertung des Preis-Leistungs-Verhältnisses durch den Anbieter; *schiffsbezogene Ansprüche* beinhalten technisch-bauliche oder sonstige Erfordernisse der Schiffe während des Hafenanlaufs (grundsätzliche Geeignetheit eines Hafens für ein bestimmtes Schiff); *passagierbezogene Ansprüche* leiten sich aus den Bedürfnissen der jeweiligen Kreuzfahrtpassagiere ab.³¹⁵ Die Anforderungen bestimmen die Hafenwahlkriterien, denn Hafenleistungen bzw. -strukturen, deren Preise/Gebühren (bzw. Kosten aus Anbietersicht) sowie die geografische Lage des Hafens werden anhand der jeweiligen Ansprüche bewertet (siehe Abb. B-11).

³¹³ Vgl. BEINE/LAGONI (2008), S. 56; BERNARD (1995), S. 2; GUY/URLI (2006), S. 173; TONGZON/SAWANT (2007), S. 478 f.

³¹⁴ Vgl. Tab. Z 3 in Anhang 5 bzw. BAIRD (1997), S. 34; VOGEL (2004), S. 1 ff.; European Commission (15.10.2009) [ONLINE], S. 24; WTO (2010), S. 7.

³¹⁵ Beispiele für die Auswirkung der Kosten, der Schiffsgröße und der Passagiere auf die *Bewertung lagebezogener* Kriterien: Negative Bewertung der Hafenlage aufgrund der lagebezogenen hohen *Kosten* des Hafenanlaufs (z. B. erforderliche „Umwege“ bzw. hohe Fahrtgeschwindigkeiten bei abgelegenen Häfen); Negative Bewertung der Lage von Häfen, die ab bestimmten *Schiffsgrößen* sehr schwer zugänglich sind bzw. nicht mehr angelaufen werden können; Negative Bewertung der Hafenlage von bspw. Expeditions-kreuzfahrt-Anbietern, da der Hafen/das Fahrtgebiet für abenteuerlustige *Passagiere* nicht attraktiv ist (*nicht* in diesen Bereich fallen Kriterien im Zusammenhang mit der Erschließung *neuer* Zielgruppen/Quellmärkte oder Fahrtgebiete, die *vor* der eigentlichen Hafenauswahl stattfinden).

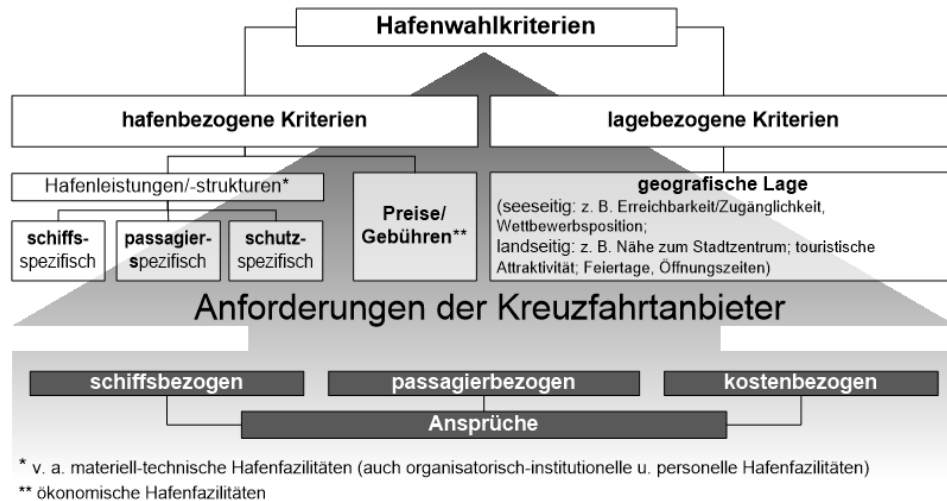


Abb. B-11: Hafenwahlkriterien nach Bezug zum Hafen und Stellenwert der Anforderungen von Kreuzfahrtanbietern

Quelle: eigene Darstellung

Hafenwahlkriterien sind mit Ausnahme der geografischen Lage *hafenbezogen*, d. h. sie sind direkt durch Häfen bzw. die Port Authority beeinflussbar, gelten somit für einen spezifischen Hafen und führen zu einer „unabhängigen“ Hafenbewertung durch Kreuzfahrtanbieter (Bewertung von Qualität/Preis-Leistungs-Verhältnis der Hafenleistungen/-strukturen). *Lagebezogene Kriterien* sind hingegen durch bestehende Häfen gar nicht (Standort) oder nur indirekt (z. B. touristisch relevante Bereiche) beeinflussbar und führen zu einer relativen, indirekten Bewertung des Hafens. Die geografische Lage bezieht sich *seeseitig* auf die Erreichbarkeit des Hafens einschließlich seiner Nähe zu anderen Häfen³¹⁶ und *landseitig* auf die touristische Attraktivität bzw. die Nähe zu touristisch attraktiven Destinationen. Beide Bereiche sind im Rahmen der Hafenauswahl eng verzahnt: Einerseits ergeben sich vielfältige Planungsmöglichkeiten der Reiseroute durch seeseitig gut erreichbare bzw. relativ zentral zu Stopover-Häfen gelegene Turnaround-Häfen sowie durch ein dichtes Netz von Stopover-Häfen, denn dies erlaubt im Hinblick auf den sog. Nachtrandansatz eine Minimierung der Reisedistanzen und eine Maximierung potenzieller Hafenanläufe.³¹⁷ Andererseits sollten Häfen über nah gelegene touristische Attraktio-

³¹⁶ Anm. d. Verf.: Die Beurteilung der Nähe zu anderen Häfen erfolgt sowohl „ganzheitlich“ im Block-out bzw. bei der Fahrtgebietswahl (Dichte des potenziellen Hafennetzes im Fahrtgebiet) als auch bei der Hafenwahl (Entfernung eines *bestimmten* Hafens von anderen Häfen). Die WTO führt die „Nähe zu anderen Stopover-Häfen“ als Hafenwahlkriterium im Bereich der „Logistik“ auf. Vgl. WTO (2010), S. 7.

³¹⁷ Vgl. MARTI (1992), S. 363; WTO (2003), S. 121. Der *Nachtrandansatz* ist hinsichtlich der Erreichbarkeit von Häfen bedeutend: Danach ist die „perfekte“ Distanz zwischen zwei Stopover-Häfen jene, welche bei optimaler Geschwindigkeit in einer Nacht zurückgelegt werden kann, d. h. die Hafenwahl erfolgt so, dass die meisten Fahrten nachts stattfinden und der Zielhafen morgens erreicht wird, so dass den Passagieren

nen verfügen (z. B. nahe gelegene Stadtzentren/Großstädte, reichhaltige Ausflugsmöglichkeiten/Sightseeing, vielfältige Dienstleistungs- und Freizeiteinrichtungen sowie die Möglichkeit der Einführung innovativer Kreuzfahrtprodukte).

Aus Hafensicht sind die hafenbezogenen Kriterien der Hafenwahl aufgrund der direkten Beeinflussbarkeit von besonderer Bedeutung. Gleichwohl sind auch lagebezogene Hafenwahlkriterien zu berücksichtigen: Die Bewertung der geografischen Hafenlage hat einen hohen Stellenwert für die Hafenwahl und stellt keine unveränderliche Konstante dar, sondern unterliegt Veränderungen im Zeitablauf (z. B. durch neue Häfen im Fahrtgebiet, zusätzliche touristische Attraktionen oder die verbesserte Anbindung an die allgemeine Verkehrsinfrastruktur). Hafenwahlkriterien beziehen sich somit nicht ausschließlich auf den Hafen selbst, sondern auch auf seine relative Lage und das Umland, wobei die Beurteilung der Kriterien anhand der schiffs-, passagier- und kostenbezogenen Ansprüche der Kreuzfahrtanbieter erfolgt. Fünf Gruppen von Hafenwahlkriterien sind von Bedeutung, zu denen einerseits die vier Gruppen hafenbezogener Kriterien (*schiffs-, passagier-, und schutzspezifische Hafenleistungen bzw. -strukturen sowie deren Preise bzw. Gebühren.*) sowie andererseits die lagebezogenen Kriterien (see- und landseitige *geografische Lage*) zählen. Im Folgenden werden die Einzelkriterien der Hafenwahl innerhalb dieser fünf Gruppen detailliert betrachtet.

4.3.2 Zuordnung von Hafenwahlkriterien zu Hafenleistungen und Hafenfazilitäten

Die Zuordnung der fünf Gruppen von Hafenwahlkriterien zu den erarbeiteten Hafenleistungen bzw. Hafenstrukturen (siehe Abschnitt B 3.3) ist in Abb. B-12 dargestellt, wobei einige Gruppen zusätzlich in zusammengehörige Kriterienbereiche eingeteilt sind. Die Gruppe schiffsspezifischer Leistungen/Strukturen umfasst bspw. zwei Bereiche (nautische Faktoren und Schiffsversorgung) und bei passagierspezifischen Leistungen/Strukturen lassen sich drei Bereiche unterscheiden (Transfer, Transport und Services). Die Bedeutung von sechs der insgesamt neun Kriterienbereiche ist in Turnaround- bzw. Stopover-Häfen aufgrund des abweichenden Stellenwerts einzelner Hafenleistungen/-strukturen unterschiedlich (graue Hervorhebung in Abb. B-12).

der ganze oder halbe Tag für Landausflüge zur Verfügung steht. Vgl. BAUMANN/MUNDT (2000) in: MUNDT (Hg.), S. 303; MUNDT/BAUMANN (2007) in: MUNDT (Hg.), S. 392.

Gruppen		Hafenleistungen	Hafeninfrastruktur	Hafensuprastruktur	Bereiche	
hafenbezogen (4)	schiffs-spezifisch	gute Schifffavigation (einschl. Lotsen-, Schlepper- od. Bugsierleistungen zum Anlegen/ Verankern/Festmachen bzw. nach dem Losmachen)	Hafenzufahrten (Zufahrtswege/Dauer v. Revierfahrten, Wendebecken, Schleusen etc.); Hafenbecken (Größe/Abmessungen u. max. Tiefgang); Liegeplätze (Anzahl und Größe, z.B. Pierlänge/-breite)		nautische Faktoren	
		Schiffsversorgung mit Treibstoff, Elektrizität, Waren (TH: Ausrüstungsgegenständen) u. Frischwasser; Schiffsreparaturen/Wartung		Einrichtungen zur Versorgung mit Treibstoff, Strom, Waren (TH: Ausrüstungsgegenständen) u. Frischwasser; Werkstätten (f. Reparaturen/Wartung)	Schiffsversorgung	
	passagier-spezifisch	TH: Embarkation/Disembarkation (Abfertigung/Check-In, einschl. Informationsleistungen); SH: Ein-/Ausschiffung (Ein-/Ausstieg)		TH: Passagierterminal einschl. Wartebereiche; Transferanlagen für Passagiere u. Gepäckhandling ;	Transfer	
		Transporte im Hafen (SH: z.B. Shuttlepflicht zw. Liegeplatz u. Hafeneingang); Transporte zu/von/in touristischen Zielgebieten	Transportstrukturen im/vom Hafen (z.B. Hafenstraßennetz/Gleisanlagen, Bahn-/Autobahnanschluss); Parkplätze (z. B. für Busse) und Flächenbefestigungen (z.B. Gehwege, Parkflächen); TH: Verkehrsanbindung (Nähe zu internat. Flughäfen mit Anschluss an größere Städte/Stadtzentren)		Transport	
		touristische Services (Übernachtungsmöglichkeiten, primär in SH: touristische Betreuung/Information, Bankdienstleistungen, Kommunikationsmöglichkeiten, Verpflegungsmöglichkeiten, ärztliche Versorgung); primär in SH: verkehrsmittelbezogene Services (Verkehrsanbindung/-mittel für Taxis, Busse, Mietautos)		tourist. Einrichtungen (Beherbergungseinrichtungen in Hafennähe, primär in SH: Tourist Information/Souvenirstände, Geldwechselstelle/-automaten, Kommunikationseinrichtungen [öffentl. Telefone, Intra-/Internet, Post], Verpflegungseinrichtungen [gastronom. Einrichtungen, Shops, Snackautomaten], Erste Hilfe Station); primär in SH: verkehrsmittelbezogene Einrichtungen (Autovermietung, Taxi-/Busstationen u. Tankstellen)	Services	
	umwelt-/schutz-spezifisch	Entsorgung der Schiffsabfälle/„waste reception“ (einschl. Transportleistungen); Landstromversorgung ; Freiwilliges zertifiziertes UMS ; Maßnahmen zur Verminderung sämtlicher Gefahren für die Gesundheit (inkl. Brandschutz u. Überwachung)	Schiffsentsorgungseinrichtungen („reception facilities“); Landstromterminals/Starkstromkabel;	Müllentsorgungsanlagen	Umweltschutz	
		Safety & Security-Leistungen	Lärmschutzmaßnahmen/-einrichtungen	Einrichtungen zur Brandbekämpfung; Überwachungseinrichtungen	Safety &	
			Safety & Security-Infrastruktur	Safety & Security-Suprastruktur	Security	
	preis-/gebühren-spezifisch	Preise/Gebühren für: Passagiertransfer (z.B. Benutzung v. Kais, TH: Gangways, Abfertigungsgebäuden oder Kosten für Gepäckhandling), Passagiertransport (Transportkosten an Land) und Security-Dienstleistungen gemäß ISPS-Code; Preise sonstiger passagierbezogener Leistungen (z.B. touristische Leistungen); Schiffsentgelte: Anlauf-/Liegegebühren, Gebühren f. Lotsen, Schlepper, Fest-/Losmacher, Versorgungspreise (z.B. mit Frischwasser, primär in TH: Waren, Treibstoff); Gebühren für Entsorgung (z.B. für Abwasser, Grauwasser, Müll usw.), TH: Landstrom, Zoll-/Grenzkontrollen von Passagieren u. Gepäck				ökonomische Faktoren (Kosten)
	lage-bezogen	seeseitig:	gute Erreichbarkeit des Hafens/ Nähe zu anderen Häfen			
landseitig:		touristische Attraktivität (Nähe zu touristischen Destinationen/attraktiven Zielen [z. B. Städte mit vielfältigen touristischen/kulturellen Dienstleistungs- und Freizeitangeboten]) SH: Anzahl und Qualität lokaler Tour Operator/Reiseveranstalter				

grau hinterlegt: Unterschiede zwischen Turnaround-Häfen (TH) und Stopover-Häfen (SH)

Abb. B-12: Gliederung von Kriterien der Hafenwahl in Kreuzfahrthäfen

Quelle: eigene Darstellung³¹⁸

³¹⁸ Eine Auflistung der nicht gesondert im Fragebogen erfassten Hafenwahlkriterien enthält Anhang 6.

Im Rahmen der *schiffsspezifischen hafenbezogenen Kriterien* geht es für Kreuzfahrtanbieter um die Frage, ob der Hafen (v. a. Hafeninfrastruktur) und seine Kapazitäten grundsätzlich für das jeweilige Kreuzfahrtschiff bzw. dessen technisch-physische Merkmale geeignet ist (siehe Hafenfazilitäten des Leistungsbereichs „Schiff“ in Abschnitt B 3.3.2). Zu den *nautischen Faktoren* des Hafenanlaufs zählen Leistungen und Strukturen während sich das Schiff in Bewegung befindet (Navigation) und während der Liegezeit im Hafen. Hafenbauliche Bedingungen, die einen Großteil der Hafeninfrastruktur beinhalten, sind demzufolge von besonderer Bedeutung: Hafenzufahrten bzw. Zufahrtswege für Seeschiffe sollten möglichst kurz und sicher sein³¹⁹ und die Größe bzw. Tiefe von Hafenbecken, Liegeplätzen bzw. der Reede müssen für eventuelle Wendemanöver – u. U. von mehreren Schiffen gleichzeitig – ausreichen. Neben nautischen Faktoren zählen auch die vorhandenen Einrichtungen und Kapazitäten der *Schiffsversorgung* zu den schiffsspezifischen Kriterien.

Bezüglich der *passagierspezifischen hafenbezogenen Kriterien* treffen Kreuzfahrtanbieter eine Entscheidung darüber, ob der Hafen für deren jeweilige Zielgruppe geeignet ist (Hafenmerkmale im Leistungsbereich „Passagiere“). Hierzu zählen die Bereiche Transfer, Transport und Services für Passagiere. Die Effizienz des *Transferbetriebs* bzw. der Auslastungsgrad der Liegeplätze während der Aus-/bzw. Einschiffung von Passagieren in Kreuzfahrthäfen wird nicht nur durch die Art der Transferorganisation und –durchführung, sondern auch durch die Gestaltung der Liegeplätze beeinflusst. In Turnaround-Häfen ist mindestens ein Passagierterminal für den Passagiertransfer und die Gepäckhandhabung mit ausreichenden Kapazitäten erforderlich. Der *Passagiertransport* beinhaltet v. a. Transportstrukturen im/vom Hafen, vorhandene Parkplätze und die Nähe zu Flughäfen; die *Passagierservices* schließen touristische Beherbergungs-, Kommunikations- und Verpflegungseinrichtungen sowie verkehrsmittelbezogene Einrichtungen ein (z. B. Autovermietung oder Taxi-/Busstationen). Neben Transferkapazitäten sind demzufolge auch „verwandte“ Kapazitäten (Anzahl der Busse, Taxis, Führungen, Fahrer, Übersetzer, Organisatoren usw.) von Bedeutung.³²⁰

Bezüglich *umwelt-/schutzspezifischer hafenbezogener Kriterien* wird eine Entscheidung darüber getroffen, ob der Hafen den Umweltschutz- und Sicherheitsanforderungen eines Kreuzfahrtanbieters entspricht (Hafenmerkmale im Leistungsbereich „Schutz“ von Umwelt, Passagieren, Schiffen und Häfen). Auch hier spielen ausreichende Versorgungskapazitäten (z. B. Stromversorgung), Entsorgungskapazitäten (z. B. Abfallentsorgung) sowie

³¹⁹ Vgl. LÜSCH et al. (1981), S. 58 f.

³²⁰ Zum Unterschied zwischen „direkten Kapazitäten“ (z. B. Anzahl Liegeplätze) und „verwandten Kapazitäten“ vgl. MANNING (2012) in: VOGEL et al. (Hg.), S. 48.

administrative Kapazitäten (z. B. Zollbeamte oder Hafenpolizei) eine wichtige Rolle.³²¹ Zum *Umweltschutz* zählen sämtliche Bereiche des Umweltmanagements im Hafen (z. B. Emissionsschutz durch Landstromversorgung, Schutz vor Müll durch die Art der Schiffsentsorgung bzw. „reception facilities“) und die freiwillige Anwendung zertifizierter Umweltmanagementsysteme (UMS). Die vielfältigen sicherheitsbezogene Leistungen und Strukturen im Bereich *Safety & Security* (z. B. Hafenschutzbauwerke, Grenz-/Zolleinrichtungen oder ISPS-Einhaltung) basieren vielfach auf gesetzlichen Vorschriften bzw. behördlichen Anforderungen und weniger auf Anforderungen von Kreuzfahrtanbietern.³²² Maßnahmen zur Vermeidung von Gesundheitsgefahren (z. B. Brandschutz) und Lärmschutzmaßnahmen beziehen sich auf beide Bereiche (Umweltschutz und *Safety & Security*).

Preis- bzw. gebührenspezifische hafenbezogene Kriterien betreffen die Bewertung der ökonomischen Hafenfazilitäten bzw. der *Gesamtkosten* des Hafenanlaufs (z. B. Schiffsentgelte, Kosten für Transfer, Transporte, Entsorgung, Sicherheitsleistungen usw.) durch Kreuzfahrtanbieter. Diese Bewertung zielt auf die Einschätzung des Gewinnpotenzials eines Kreuzfahrtanbieters ab (Differenz zwischen Erlöspotenzial und Kosten).

Bei den lagebezogenen Kriterien bzw. der *geografischen Lage* geht es hauptsächlich um die Bewertung der seeseitigen bzw. landseitigen Lage eines Hafens, wobei die Erreichbarkeit des Hafens in enger Verbindung zu den nautischen Faktoren bzw. der Navigation steht. Relevant sind geografische Merkmale, die durch Häfen nicht beeinflussbar sind (z. B. Tide oder Eisbedingungen³²³, weitere Hafenstandorte in der Nähe, touristische Attraktionen an Land oder lokale Tour Operator).

Zusammenfassend ergeben sich ein lagebezogener Bereich (see- und landseitige geografische Lage) und acht hafenbezogene Bereiche potenzieller Hafenwahlkriterien, wobei Letztere schiffsspezifisch (nautische Faktoren und Schiffsversorgung), passagierspezifisch (Transfer, Transport und Service), Umwelt-/schuttspezifisch (Umweltschutz und *Safety & Security*) und preis-/gebührenspezifisch (ökonomische Faktoren bzw. Gesamtkosten) sind. Die Bedeutung dieser Kriterien bzw. ihr Einfluss auf die Hafenwahl kann

³²¹ Vgl. MANNING (2012) in: VOGEL et al. (Hg.), S. 48.

³²² Regulatorische Vorgaben/Eintrittsbarrieren werden trotzdem als Hafenwahlkriterien interpretiert, wobei gesetzliche Regelungen i. d. R. für ganze Fahrtgebiete gelten. Vgl. DE LANGEN/PALLIS (2007), S. 428. Auch laut WTO sind lokale Bestimmungen/Regulierungen sowie der Schutz der Meeresumwelt/der atmosphärischen Umwelt fahrtgebietsspezifische Eigenschaften, die somit für alle Häfen im jeweiligen Fahrtgebiet gelten. Vgl. WTO (2010), S. 7.

³²³ Anm. d. Verf.: Tide und Eisbedingungen können sich auch innerhalb eines Fahrtgebietes unterscheiden.

zwischen verschiedenen Kreuzfahrtanbietern abweichen, denn der Routenplanungsprozess (Block-out und Fahrtenplanung) läuft nicht standardisiert ab, sondern ist sehr wahrscheinlich auch vom Produktsegment der Kreuzfahrtanbieter bzw. der Komplexität ihrer Routenplanung (Flottengröße) abhängig. Wann die jeweiligen Entscheidungsträger welche (zusätzlichen) Informationen benötigen, steht somit ebenfalls mit dem Anbietersegment im Zusammenhang. Da im Zentrum dieser Arbeit das Fahrtgebiet Nordeuropa steht, wird im folgenden Abschnitt auf Basis der identifizierten potenziellen Hafenwahlkriterien und des strukturierten Routenplanungsprozesses von Kreuzfahrtanbietern (1. Hauptziel) die Routenplanung mit Blick auf die Wahl nordeuropäischer Kreuzfahrthäfen betrachtet, um daraus wichtige Anforderungsbereiche in den Häfen abzuleiten (2. Hauptziel).

C Anforderungen an Kreuzfahrthäfen im Fahrtgebiet Nordeuropa

1 Zielstellung des Abschnittes

Aus den regelmäßig getroffenen Entscheidungen im Rahmen der Routenplanung von Kreuzfahrtanbietern entwickeln sich langfristig beliebte bzw. weniger beliebte Fahrtgebiete und Kreuzfahrthäfen.³²⁴ Im Zentrum dieses Abschnitts C steht das Ableiten wichtiger Anforderungsbereiche in Kreuzfahrthäfen innerhalb des Fahrtgebietes Nordeuropa, die für die Entscheidung der Kreuzfahrtanbieter von Bedeutung sind. Diesem Ziel dient einerseits die Identifizierung und Charakterisierung der *Häfen Nordeuropas* (Hafenstruktur). Andererseits erfolgt eine Untersuchung von *Anforderungen an nordeuropäische Häfen* auf Basis der Befragungsdaten zur Routenplanung und Hafenwahl von Kreuzfahrtanbietern unter Berücksichtigung der Kreuzfahrtsegmente (Anbieterstruktur). Besondere Beachtung erfährt der zeitliche Planungsaspekt, d. h. die Dauer der Routenplanung und die Planungszeitpunkte der Hafenwahlkriterien. Diese Vorgehensweise erlaubt Aussagen über wichtige (einflussreiche und früh geplante) Hafenwahlkriterien. Zudem können unter Verwendung der in Abschnitt B vorgenommenen *Zuordnung von Hafenwahlkriterien zu Hafenbereichen* (siehe Abschnitt B 4.3) wichtige Anforderungsbereiche in nordeuropäischen Kreuzfahrthäfen abgeleitet werden.

2 Charakterisierung des Fahrtgebietes Nordeuropa

2.1 Stellung Nordeuropas innerhalb der weltweiten Kreuzfahrtentwicklung

Die Hochsee-Kreuzschifffahrt ist seit Jahrzehnten durch ein starkes Wachstum charakterisiert, wobei die Hauptursache zunehmender Passagierzahlen in der Steigerung der Passagierkapazitäten der weltweiten Kreuzfahrtflotte gesehen wird: Reedereien schaffen die Nachfrage nach Kreuzfahrten durch den Einsatz zusätzlicher Kapazitäten („Push-Strategie“ bzw. Angebotsdruck) mittels größerer Flotten und v. a. größerer Schiffe.³²⁵ Dabei verläuft das Schiffsgrößenwachstum sogar überproportional zum Anstieg der weltweiten Kreuzfahrtflotte (siehe Abb. C-1).³²⁶

³²⁴ Das Fahrtgebiet mit der weltweit höchsten Bedeutung ist die Karibik, gefolgt vom Mittelmeer und Europa. Vgl. grafische Darstellung der weltweiten Verteilung von Kreuzfahrtskapazitäten 2011, 2013 und 2014 in Abb. Z 4 in Anhang 7.

³²⁵ Vgl. ECC/Ashcroft & Associates Ltd. (21.11.2012) [ONLINE], S. 10; WTO (2010), S. 130; RODRIGUE/NOTTEBOOM (05.09.2012), S. 24.

³²⁶ Ein Kapazitätsanstieg ist sowohl durch *größere* als auch durch *mehr* Schiffe möglich, wobei die weltweite Entwicklung der Kreuzfahrtschiffe vereinzelte Stagnationen bzw. Rückgänge aufweist (v. a. 1997 und 2005), während die Schiffsgrößen insbesondere ab 1995 relativ stark angestiegen sind.

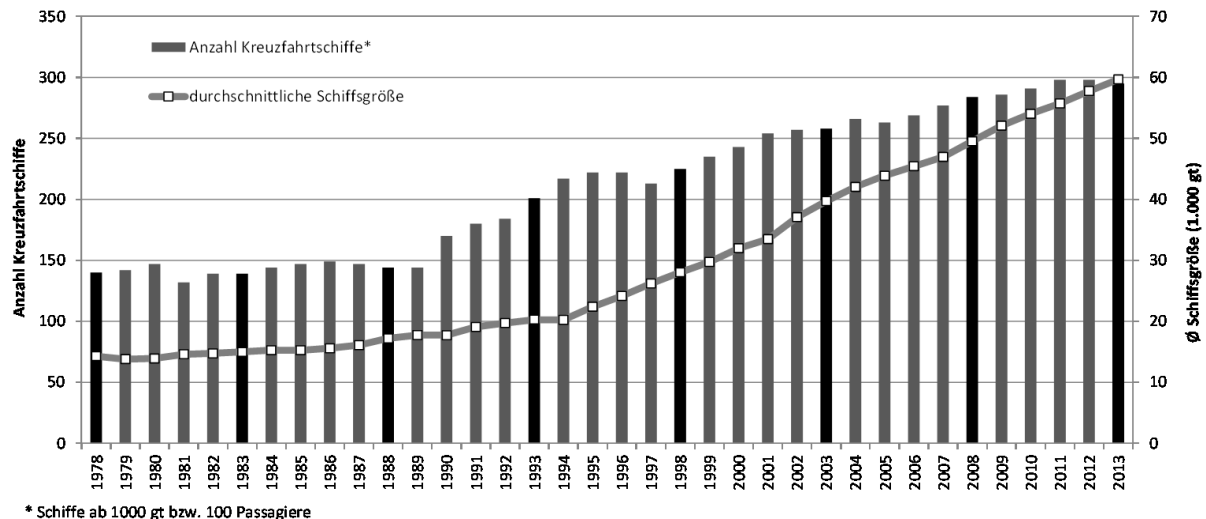


Abb. C-1: Entwicklung der weltweiten Kreuzfahrtflotte und der durchschnittlichen Schiffsgröße zwischen 1978 und 2013

Quelle: eigene Darstellung auf Basis der Daten des ISL (LR Fairplay)³²⁷

Die weltweite *Kreuzfahrtflotte* (laut ISL 2013: 295 Schiffe) stieg v. a. seit Beginn der 1990er Jahre stark an: Innerhalb der ersten Dekade bis zum Jahr 2000 war das Flottenwachstum mit einem Anstieg um 43 Prozent besonders hoch, wobei beträchtliche Flottenzuwächse insbesondere bis Mitte der 1990er Jahre erfolgten; auch innerhalb der nachfolgenden Dekade bis zum Jahr 2010 nahm das Flottenwachstum weiter zu (Anstieg um 20 Prozent).³²⁸

Die durchschnittlichen *Schiffsgrößen* haben sich weltweit v. a. seit Mitte der 1990er Jahre kontinuierlich und deutlich erhöht, was mit einem Anstieg der durchschnittlichen Passagierkapazitäten pro Schiff (lb³²⁹) einhergeht (siehe Abb. C-2). Ursächlich für den Schiffsgrößenanstieg ist das Streben nach Größenvorteilen bzw. positiven Skaleneffekten (*economies of scale*), von denen Kreuzfahrtanbieter profitieren können: Größere Schiffe

³²⁷ Vgl. ISL (2013); ISL (2011); ISL (2009); ISL (2004); ISL (2001); ISL (1992); ISL (1981).

³²⁸ Die weltweite Flotte wuchs in den Jahren 1990, 1993 und 1994 um 26, 17 bzw. 16 Schiffe. Vgl. ISL (1991); ISL (2001); ISL (2011).

³²⁹ Innerhalb der Kreuzfahrtindustrie erfolgt die Messung des Angebotes/der Passagierkapazität anhand der Betten (berths) auf Kreuzfahrtschiffen, wobei die Berechnungsgrundlage der Kapazität die sog. „lower berths“ bilden. Für eine Kapazität von 100 Prozent werden zwei Betten pro Kabine des Kreuzfahrtschiffes angenommen, auch wenn tatsächlich zusätzlich Einzelkabinen („single berth“) bzw. Kabinen mit extra Betten („upper berth“) vorhanden sind. Vgl. WILD/DEARING (2000), S. 320.

ermöglichen die Unterbringung einer höheren Passagierzahl und damit eine Kostensenkung pro Passagier (zukünftige Wettbewerbsfähigkeit).³³⁰ Im Jahr 1983 hatten die Kreuzfahrtschiffe durchschnittlich eine Größe von rund 15 000 gt und eine Passagierkapazität von rund 700 Betten.³³¹ Gegenwärtig (2013) haben die Schiffe im Durchschnitt bereits eine Größe von 60 000 gt mit einer Kapazität von rund 1 500 Betten. Die aktuell großen Schiffsneubauten verfügen sogar über 3 000 bis 5 000 Betten und auch zukünftig wird die durchschnittliche Schiffsgröße innerhalb der Weltkreuzfahrtflotte steigen, da einerseits die Größe und Bettenzahl der Neubauten weiter ansteigen und andererseits die älteren, kleineren Schiffe vermehrt aus der Weltkreuzfahrtflotte ausscheiden werden.³³²

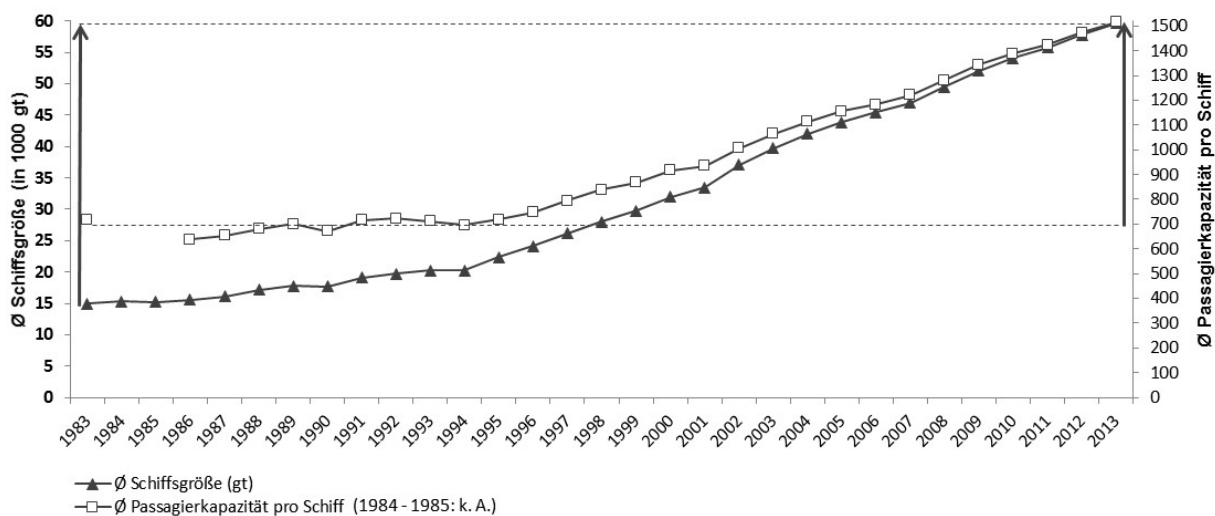


Abb. C-2: Entwicklung durchschnittlicher Schiffsgrößen und Passagierkapazitäten der weltweiten Kreuzfahrtflotte zwischen 1983 und 2013

Quelle: eigene Darstellung auf Basis der Daten des ISL (LR Fairplay)³³³

In Tab. C-1 wird das starke Wachstum der Schiffsgrößen (in gt) und Passagierkapazitäten (in lb) im Vergleich zum Anstieg der Schiffsanzahl deutlich: Während der jährliche Anstieg von Kreuzfahrtschiffen im Zeitraum zwischen 1988 und 2013 durchschnittlich bei rund 2,9 Prozent lag, wuchsen Schiffsgrößen sowie Bettenkapazitäten im selben Zeitraum deutlich stärker (8,2 Prozent bzw. 6,3 Prozent). Besonders stark sind die Schiffsgrößen und -kapazitäten zwischen 1998 und 2003 gestiegen (jährlich um 23 bzw. 19 Prozent).

³³⁰ Steigende Schiffsgrößen senken die durchschnittlichen Transportkosten pro Passagier, so dass die Reisepreise fallen bzw. die Erträge steigen. Vgl. PERUCIC (2007), S. 673; WEIGEND (2009) in: BREITZMANN (Hg.), S. 78.

³³¹ Vgl. ISL (Januar 2014) [ONLINE], S. 7.

³³² Vgl. ISL (Januar 2014) [ONLINE], S. 7.

³³³ Alle Schiffe mit einer Größe von mindestens 1.000 gt und einer Passagierkapazität von 100. Vgl. ISL (2013); ISL (2012); ISL (2011); ISL (2009); ISL (2004); ISL (2001); ISL (1992).

Tab. C-1: Veränderungen der weltweiten Kreuzfahrtflotte und durchschnittlicher Schiffsgrößen zwischen 1988 und 2013

Jahr	1988	1993	1998	2003	2008	2013	Ø Jahres- wachstum (%)
Schiffe (Anzahl)	144	201	225	258	284	295	2,9
Schiffsgröße (1.000 gt)	2.477	4.076	6.307	10.246	14.068	17.603	8,2
Passagierkapazität (1.000 lb)	98.000	143.000	188.662	274.640	363.661	447.134	6,3

Quelle: eigene Darstellung auf Basis der Daten des ISL (LR Fairplay)³³⁴

Der Bedeutungszuwachs von Kreuzfahrten im Rahmen des weltweiten Tourismus in den letzten Jahrzehnten lässt sich auch am Anstieg des Anteils von Kreuzfahrtpassagieren an den internationalen Touristenankünften erkennen: In den frühen Achtzigerjahren betrug dieser Anteil nur 0,7 Prozent, in den frühen Neunzigerjahren 1,1 Prozent und ab dem Jahr 2009 bereits 2 Prozent; die Zahl der Kreuzfahrtpassagiere hat sich zwischen 1989 und 1999 bzw. zwischen 1999 und 2009 jeweils mehr als verdoppelt (siehe gestrichelte Linien in Abb. C-3).³³⁵ Aktuell (2013) liegt die Zahl weltweiter *Kreuzfahrtpassagiere* bei 21,3 Mio.³³⁶ Im Jahr 2011 wurde erstmals die Anzahl von 20 Mio. Kreuzfahrtpassagieren überschritten (20,6 Mio.), was einer Verzehnfachung innerhalb von 30 Jahren entspricht.³³⁷ Auch in den letzten Jahren stieg die Zahl der Kreuzfahrer: Zwischen 2009 und 2013 lag dieser Zuwachs bei durchschnittlich 5 Prozent (zwischen 1999 und 2009 bzw. zwischen 1989 und 1999: 7,5 bzw. 9,5 Prozent).³³⁸

³³⁴ Eigene Berechnung auf Basis der Daten vom ISL (ISL Cruise Fleet Register 1981-2013: es finden alle seegängigen Schiffe mit einer Größe ab 1 000 gt und einer für Kreuzfahrten genutzten Bettenkapazität von mindestens 100 Berücksichtigung). Vgl. ISL (2013); ISL (2012); ISL (2011); ISL (2010); ISL (2009); ISL (2004); ISL (2002); ISL (2001); ISL (2000); ISL (1992); ISL (1991); ISL (1981).

³³⁵ Vgl. PERUCIC (2007), S. 666 und eigene Berechnung anhand der Daten weltweiter Kreuzfahrtpassagiere und internationaler Touristenankünfte (Datenbasis siehe Abb. C-3 bzw. Fußnote 341). Internationale Ankünfte beziehen sich auf *internationale Touristen* und damit laut UNWTO ausschließlich auf *Besucher mit Übernachtung* (im Unterschied zu Tagestouristen) innerhalb des *Inbound Tourism* (grenzüberschreitender, eingehender Reiseverkehr/Tourismus). Vom Inbound Tourism werden weiterhin der *Outbound Tourism* (ausgehenden Tourismus) sowie der *Domestic Tourism* (innerhalb eines Landes) abgegrenzt. Vgl. UNWTO (2012) [ONLINE], S. 9.

³³⁶ Vgl. CLIA Europe (2014b) [ONLINE], S. 9.

³³⁷ Datenbasis: Datenerhebung der Kreuzfahrtverbände CLIA, ECC, PSA, ICCA und Branchenanalysten G.P. Wild (International) Ltd. Vgl. DRV (11.09.2012); PERUCIC (2007), S. 666.

³³⁸ Eigene Berechnungen auf Basis der Daten in: CLIA Europe (2014b) [ONLINE], S. 9; ECC (26.06.2012) [ONLINE], S. 12; ECC/Ashcroft & Associates Ltd. (09.12.2011) [ONLINE], S. 12; G.P. Wild/BREA (15.09.2010) [ONLINE], S. 4; WTO (2010), S. 129; G.P. Wild/BREA (Mai 2009), S. 5; G.P. Wild/BREA (Februar 2008) [ONLINE], S. 4; WTO (2003), S. 10.

Obgleich frühere Prognosen zur Entwicklung der weltweiten Kreuzfahrtpassagierkapazitäten und -passagiere wahrscheinlich zu hoch angesetzt waren (z. B. PEISLEY-Studie 2008), ist zu erwarten, dass es sich bei der Kreuzfahrtbranche auch zukünftig um einen Wachstumsmarkt handelt: Für das Jahr 2024 ist mit einer weltweiten Bettenkapazität von ca. 790 000 (2020: 710 000) zu rechnen und für die nächsten ca. zehn Jahre (bis 2024) ist von einem durchschnittlichen Jahreswachstum weltweiter Kreuzfahrtpassagiere von mindestens 3 Prozent auszugehen.³³⁹ Geplante Investitionen in die Kreuzfahrtflotte für den Zeitraum zwischen 2014 und 2019 liegen bei rund 15,2 Mrd. Euro für 30 Schiffe mit insgesamt 93 446 Betten (rund 3 100 Betten je Schiff).³⁴⁰

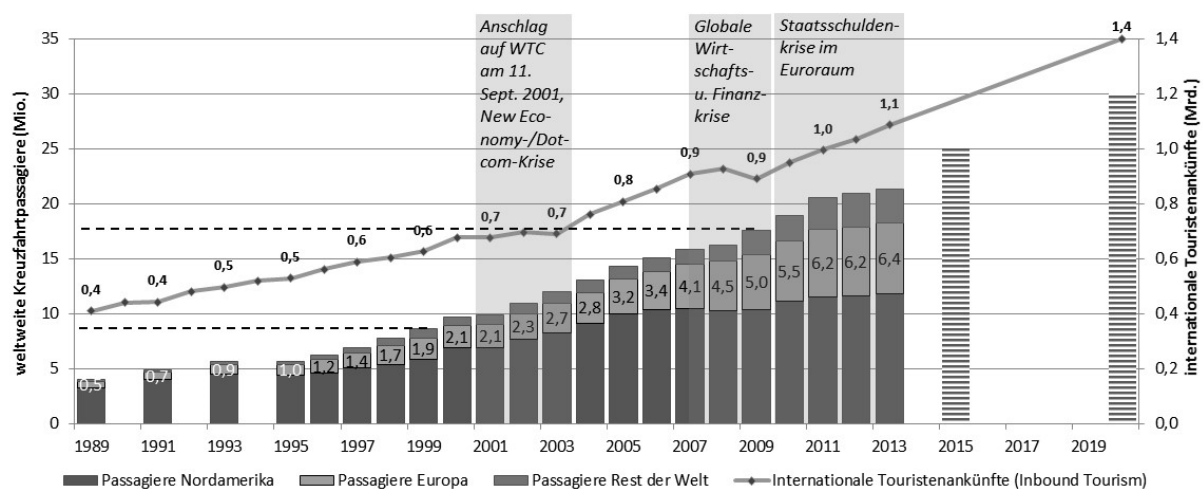


Abb. C-3: Entwicklung und Prognose der weltweiten Nachfrage nach Hochseekreuzfahrten und der internationalen Touristenankünfte

Quelle: eigene Darstellung auf Basis der Daten von UNWTO, ECC, G.P. Wild und DRV³⁴¹

Die weltweit positive Nachfrageentwicklung der letzten Jahrzehnte spiegelt sich auch in der Entwicklung des *europäischen* Quellmarktes für Kreuzfahrten wider, der ebenfalls durch schnell ansteigende Passagierzahlen gekennzeichnet ist (siehe Abb. C-3).³⁴² In den 20 Jahren zwischen 1989 und 2009 hat sich die Zahl der europäischen Kreuzfahrer auf 5 Mio. verzehnfacht; ab dem Jahr 2011 unternahmen erstmals über 6 Mio. Europäer eine Kreuzfahrt und aktuell (2013) sind es 6,4 Mio. Europäer, was 30 Prozent des globalen

³³⁹ Vgl. PEISLEY (2008), S. 3; PEISLEY (2014), S. 31.

³⁴⁰ Vgl. CLIA Europe (2014b) [ONLINE], S. 7; PEISLEY (2010), S. 23; PEISLEY (2014), S. 252.

³⁴¹ Anm. d. Verf.: Die Daten für den europäischen Kreuzfahrtmarkt stammen aus der gegliederten weltweiten Nachfrage für Kreuzfahrten nach Quellmärkten bzw. Herkunftsregionen der Passagiere. Vgl. ECC/Ashcroft & Associates Ltd. (21.11.2012) [ONLINE], S. 10. Datenbasis: WTO (2010), S. 129; UNWTO (2007), S. 3; WTO (2003), S. 10; G.P. Wild/BREA (Mai 2009), S. 5; G.P. Wild/BREA (Februar 2008) [ONLINE], S. 4; G.P. Wild/BREA (15.09.2010) [ONLINE], S. 4; DRV (11.09.2012); ECC (26.06.2012) [ONLINE], S. 12; ECC (16.06.2011) [ONLINE], S. 8; UNWTO (2014) [ONLINE], S. 11; UNWTO (2012) [ONLINE], S. 7 ff.; UN (2010) [ONLINE], S. 15.

³⁴² Vgl. ECC/Ashcroft & Associates Ltd. (09.12.2011) [ONLINE], S. 35.

Quellmarktes von Kreuzfahrten entspricht (1991: 14 Prozent); die übrigen 70 Prozent stammen aus Nordamerika (60 Prozent) und dem „Rest der Welt“ (10 Prozent).³⁴³ Aktuell (zwischen 2009 und 2013) sind die jährlichen Wachstumsraten der Passagierkapazitäten und Passagierzahlen in jedem der weltweit wichtigsten Quellmärkte (Nordamerika, Europa und Rest der Welt) zwar geringer als bspw. in den 1990er Jahren, jedoch liegt das durchschnittliche Jahreswachstum europäischer Kreuzfahrer in allen in Tab. C-2 betrachteten Zeiträumen deutlich über dem Gesamtwachstum. Dies trifft zwar auch auf den Passagierzuwachs aus dem „Rest der Welt“ zu, allerdings beziehen sich diese Steigerungen auf einen nur sehr kleinen Teil weltweiter Kreuzfahrtpassagiere. Folglich hat insbesondere der Quellmarkt Europa stark an Bedeutung gewonnen. Für europäische Kreuzfahrthäfen ist diese starke Zunahme europäischer Kreuzfahrer von besonderer Bedeutung, denn Europäer bevorzugen europäische Gewässer.³⁴⁴

Tab. C-2: Entwicklung weltweiter Passagierkapazitäten und Passagierzahlen von Kreuzfahrten

Zeitraum	Passagierkapazität (Betten, Ø Jahreswachstum in %)	Kreuzfahrtpassagiere (Herkunftsregionen, Ø Jahreswachstum in %)			
		weltweit	Nordamerika	Europa	Rest der Welt
1989-1999	7,3	8,6	6,3	14,4	19,6
1999-2009	6,5	7,5	6,1	10,4	10,7
2009-2013	3,9	5,0	3,3	6,5	9,7
1989-2013	6,4	7,3	5,6	10,8	13,2

Quelle: eigene Darstellung³⁴⁵

Europa hat jedoch nicht nur als Quellmarkt, sondern auch als Fahrtgebiet stark an Bedeutung gewonnen. Im Jahr 2013 wurde der Großteil der Weltkreuzfahrtflotte (67 Prozent) bzw. der weltweiten Kapazität (56 Prozent) in Europa eingesetzt, wobei diese Schiffe überwiegend von europäischen Anbietern stammen (63 Prozent). Auch für nichteuropäische Anbieter gewinnt dieses Fahrtgebiet an Bedeutung, denn ihr Anteil in Europa ist in

³⁴³ Der Anteil Europas am globalen Quellmarkt von Kreuzfahrten beträgt zwischen 2011 und 2013 jeweils 30 %; Nordamerika bildet den größten Quellmarkt mit einem Anteil von jeweils 56 % in den Jahren 2011 und 2012 bzw. mit 55 % im Jahr 2013. Vgl. CLIA Europe (2014b) [ONLINE], S. 9.

³⁴⁴ Von den europäischen Kreuzfahrern in 2013 (6,4 Mio.) befuhren 78 % europäische Fahrtgebiete (Mittelmeer: 56 %; Nordeuropa inkl. Großbritannien: 22 %). Auch davor (2010-2012) war der Anteil europäischer Kreuzfahrer in europäischen Fahrtgebieten hoch (2010: 77 %, 2011: 86 %, 2012: 76 %). Vgl. CLIA Europe (2014b) [ONLINE], S. 13; CLIA Europe (2013) [ONLINE], S. 15; ECC (26.06.2012) [ONLINE], S. 6; ECC (16.06.2011) [ONLINE], S. 2.

³⁴⁵ Datenbasis: UNWTO (2014) [ONLINE], S. 11; WTO (2010), S. 129; WTO (2003), S. 10; G.P. Wild/BREA (Mai 2009), S. 5; G.P. Wild/BREA (15.09.2010) [ONLINE], S. 4; DRV (11.09.2012); CLIA Europe (2014b) [ONLINE], S. 9; ECC (26.06.2012) [ONLINE], S. 12; ECC (16.06.2011) [ONLINE], S. 8. Anm. d. Verf.: Innerhalb der Zeiträume 1989-1991, 1991-1993, 1993-1995 bzw. 1995-1997 wurde der jeweilige Jahresdurchschnitt des jeweiligen Zeitraums verwendet.

den letzten Jahren gestiegen.³⁴⁶ Die kontinuierliche Zunahme der in europäischen Gewässern eingesetzten Schiffs- und Kapazitätsanteile in den letzten Jahren wird in Abb. C-4 deutlich. Aus dem jeweils kleineren Kapazitätsanteil im Vergleich zum Schiffsanteil lässt sich schlussfolgern, dass in Europa tendenziell kleinere Schiffe eingesetzt werden.

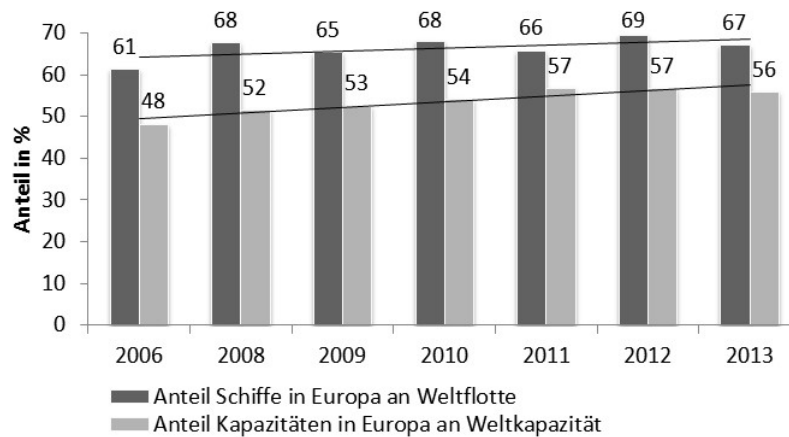


Abb. C-4: Einsatz von Kreuzfahrtschiffen und Passagierkapazitäten in Europa gemessen an der weltweiten Kreuzfahrtflotte zwischen 2006 und 2013

Quelle: eigene Darstellung³⁴⁷

Innerhalb Europas haben wiederum *nordeuropäische* Kreuzfahrtdestinationen erheblich an Bedeutung gewonnen, denn die Passagiernächte der in Nordeuropa eingesetzten Kreuzfahrtschiffe sind in den letzten Jahren deutlich gestiegen: Diese erhöhten sich im Zeitraum zwischen 2000 und 2013 jährlich um durchschnittlich rund 12,0 Prozent von 3 Mio. auf insgesamt 14 Mio.³⁴⁸ Im Jahr 2013 wurde in Nordeuropa mehr als ein Drittel

³⁴⁶ In Europa wurden im Jahr 2013 laut ISL 198 Schiffe eingesetzt (Passagierkapazität: 249 000 lb). Der Schiffsanteil in Europa von *europäischen* Anbietern ist in den letzten Jahren gesunken: 2006 lag dieser Anteil noch bei 71,5 %; 2013 traf dies nur noch auf 63,1 % der Schiffe zu (2012: 63,3 %; 2011: 61,2 %; 2010: 66,7 %; 2009: 65,8 %; 2008: 67,2 %). Vgl. Daten zu Schiffseinsätzen in Europa und Nordeuropa nach G.P. Wild/ECC/CLIA Europe: G.P. Wild/BREA (Februar 2008) [ONLINE], S. 5; G.P. Wild/BREA (Mai 2009), S. 5 f.; G.P. Wild/BREA (15.09.2010) [ONLINE], S. 5; ECC (16.06.2011) [ONLINE], S. 8; ECC (26.06.2012) [ONLINE], S. 12; CLIA Europe (2013) [ONLINE], S. 5 ff.; CLIA Europe (2014b) [ONLINE], S. 9.

³⁴⁷ Eigene Berechnungen auf Basis der Schiffsdaten des ISL (siehe Fußnote 334) und der Daten zu den Schiffseinsätzen in Europa und Nordeuropa nach G.P. Wild/ECC/CLIA Europe: G.P. Wild/BREA (Februar 2008) [ONLINE], S. 5; G.P. Wild/BREA (Mai 2009), S. 5 f.; G.P. Wild/BREA (15.09.2010) [ONLINE], S. 5; ECC (16.06.2011) [ONLINE], S. 8; ECC (26.06.2012) [ONLINE], S. 12; CLIA Europe (2013) [ONLINE], S. 5 ff.; CLIA Europe (2014b) [ONLINE], S. 9.

³⁴⁸ Eigene Berechnung auf Basis der Daten von GP Wild/ECC/CLIA Europe: Vgl. CLIA Europe (2014b) [ONLINE], S. 9; CLIA Europe (2013) [ONLINE], S. 11; ECC (26.06.2012) [ONLINE], S. 12; ECC (16.06.2011) [ONLINE], S. 8; WILD (2009) in: BREITZMANN (Hg.), S. 15. *Passagiernächte* je Schiff: Passagieranzahl (lower berths bzw. Unterbetten) multipliziert mit der Anzahl an Kreuzfahrtnächten, in denen das Schiff „belegt“ ist. Bezogen auf ein Fahrtgebiet werden die Passagiernächte aller Schiffe summiert, die im Fahrtgebiet unterwegs sind. Vgl. ECC (26.06.2012) [ONLINE], S. 28. Im nordeuropäischen Markt ist die Ostsee ein sehr großes Segment (Passagiernächte im Jahr 2013: 5,1 Mio., 2012: 4,9 Mio., 2011: 3,6 Mio. und 2010: 3,1 Mio.). Vgl. CLIA Europe (2014b) [ONLINE], S. 9; CLIA Europe (2013) [ONLINE], S. 11; ECC (26.06.2012) [ONLINE], S. 12; ECC (16.06.2011) [ONLINE], S. 8.

der Weltkreuzfahrtflotte (37 Prozent) bzw. fast ein Drittel der weltweiten Kapazität (29 Prozent) eingesetzt. Diese Schiffe stammen zwar überwiegend von europäischen Kreuzfahrtanbietern (57 Prozent), jedoch wird auch Nordeuropa vermehrt von nichteuropäischen Anbietern ausgewählt.³⁴⁹ Die steigende Bedeutung Nordeuropas als Kreuzfahrtgebiet (Zunahme eingesetzter Schiffs- und Kapazitätsanteile) und der höhere Stellenwert kleinerer Schiffe (Kapazitätsanteil kleiner als Schiffsanteil) sind in Abb. C-5 dargestellt.

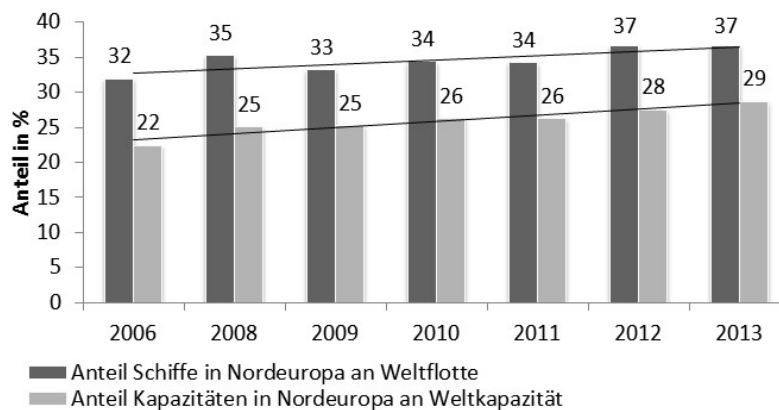


Abb. C-5: Einsatz von Kreuzfahrtschiffen und Passagierkapazitäten in Nordeuropa gemessen an der weltweiten Kreuzfahrtflotte zwischen 2006 und 2013

Quelle: eigene Darstellung³⁵⁰

Schlussfolgernd ist festzuhalten, dass das Fahrtgebiet Nordeuropa – wie auch Europa – stark von der weltweit positiven Kreuzfahrtentwicklung profitiert. Insbesondere der aufstrebende Quellmarkt Europa führt dazu, dass nordeuropäische Fahrtgebiete zunehmend auch von nichteuropäischen Kreuzfahrtanbietern für den Schiffseinsatz ausgewählt werden. Dass in (Nord-) Europa tendenziell kleinere Schiffe unterwegs sind, könnte in der Hafenstruktur in diesem Fahrtgebiet begründet liegen, die z. B. das Anlegen sehr großer Schiffe einschränkt. Im folgenden Abschnitt werden nordeuropäische Kreuzfahrthäfen näher charakterisiert.

³⁴⁹ In Nordeuropa wurden im Jahr 2013 laut ISL 108 Schiffe mit einer Passagierkapazität von 128 000 lb eingesetzt. Der Anteil *europäischer* Anbieter in Nordeuropa hat sich in den letzten Jahren eher verringert: Anteile der in Nordeuropa eingesetzten Schiffe von europäischen Anbietern zwischen 2013 und 2006: 57,4 Prozent (2013), 55,0 Prozent (2012); 57,8 Prozent (2011); 62,0 Prozent (2010); 71,6 Prozent (2009); 74,0 Prozent (2008) und 65,1 Prozent (2006). Vgl. Daten zu Schiffseinsätzen in Europa und Nordeuropa nach G.P. Wild/ECC/CLIA Europe: G.P. Wild/BREA (Februar 2008) [ONLINE], S. 5; G.P. Wild/BREA (Mai 2009), S. 5 f.; G.P. Wild/BREA (15.09.2010) [ONLINE], S. 5; ECC (16.06.2011) [ONLINE], S. 8; ECC (26.06.2012) [ONLINE], S. 12; CLIA Europe (2013) [ONLINE], S. 5 ff.; CLIA Europe (2014b) [ONLINE], S. 9.

³⁵⁰ Eigene Berechnungen auf Basis der Schiffsdaten des ISL (siehe Fußnote 334) und der Daten zu Schiffseinsätzen in Europa und Nordeuropa nach G.P. Wild/ECC/CLIA Europe: G.P. Wild/BREA (Februar 2008) [ONLINE], S. 5; G.P. Wild/BREA (Mai 2009), S. 5 f.; G.P. Wild/BREA (15.09.2010) [ONLINE], S. 5; ECC (16.06.2011) [ONLINE], S. 8; ECC (26.06.2012) [ONLINE], S. 12; CLIA Europe (2013) [ONLINE], S. 5 ff.; CLIA Europe (2014b) [ONLINE], S. 9.

2.2 Nordeuropäische Kreuzfahrthäfen

2.2.1 Abgrenzung des Fahrtgebietes Nordeuropa

Bei der Abgrenzung von *Kreuzfahrt*gebieten sind vorwiegend Kriterien der Routenplanung von Kreuzfahrtanbietern und weniger geografische Kriterien von Bedeutung.³⁵¹ Demnach gibt es keine einheitliche Gliederung von Kreuzfahrtgebieten in Bezug auf Anzahl und Bezeichnung bzw. geografische Abgrenzung.³⁵² Diese ist jedoch für eine eindeutige Hafenzuordnung erforderlich. Aus diesem Grund wird im Folgenden eine eigenständige Abgrenzung des Fahrtgebietes Nordeuropa vorgenommen, die als Grundlage für die Zuordnung von Kreuzfahrthäfen zum jeweiligen Fahrtgebiet dient.

Für diese Abgrenzung sind neben der landseitigen geografischen Einteilung Europas v. a. die jeweils angrenzenden Gewässer maßgeblich. Zunächst sind die Gewässer einzubeziehen, die an nordeuropäische Länder angrenzen. Weiterhin sind jene Länder zu berücksichtigen, die an die jeweiligen nordeuropäischen Gewässer angrenzen, sofern das Anlegen von Kreuzfahrtschiffen möglich ist. In Anlehnung an die „Großgliederung Europas“ des „StAGN“ (siehe Abb. C-6) werden die folgenden zwei Fahrtgebiete in Nordeuropa mit ihren jeweils angrenzenden Ländern betrachtet:

- *Ostsee*: Schweden, Finnland (einschließlich Åland-Inseln), Russland, Estland, Lettland, Litauen, Polen, Deutschland und Dänemark
- *Nordland einschließlich Nordsee*: Norwegen inkl. Spitzbergen (Nordland: Nord- und Mittelnorwegen; Nordsee: Südnorwegen), Färöer-Inseln (Dänemark), Island, Deutschland, Dänemark und die Niederlande³⁵³

³⁵¹ Vgl. SCHÄFER (1998), S. 102.

³⁵² Anm. d. Verf.: SCHÜßLER unterscheidet 13 Kreuzfahrtgebiete weltweit (ohne Weltreisen), SCHÄFER geht von insgesamt 21 Kreuzfahrtregionen aus und MUNDT/BAUMANN unterscheidet sogar 24 verschiedene Fahrtgebiete (ohne Welt- und Transreisen: Transpanama bzw. Transatlantik). Vgl. SCHÜßLER (2005), S. 143; SCHÄFER (1998), S. 102 f.; MUNDT/BAUMANN (2007) in: MUNDT (Hg.), S. 374. Eine vergleichende Übersicht der Ansätze zur Abgrenzung von Kreuzfahrtgebieten enthält Tab. Z 1 in Anhang 4. Dabei werden Transreisen nicht mitgezählt, da sie – ähnlich wie Weltreisen – kein Fahrtgebiet i. e. S. sind.

³⁵³ In der wissenschaftlichen Literatur sind auch Ansätze zu finden, die Großbritannien (neben der Ostsee, Norwegen, Island und Grönland) zu Nordeuropa zählen (z. B. KORDT) oder bei denen Norwegen, die Ostsee und Nordeuropa als drei verschiedene Fahrtgebiete gelten (z. B. GOLDEN/BROWN): Vgl. KORDT (2009) in: BREITZMANN (Hg.), S. 205; GOLDEN/BROWN (2006), S. 4. Sogar innerhalb derselben Literaturquelle widersprechen sich Bezeichnungen, denn GOLDEN/BROWN zählen an anderer Stelle Norwegen und die Ostsee wieder zu Nordeuropa. Vgl. GOLDEN/BROWN (2006), S. 323 ff.



Abb. C-6: Großgliederung Europas laut StAGN

Quelle: Vgl. StAGN (2008) [ONLINE]³⁵⁴

Im Rahmen der folgenden Ausführungen und Analyse werden somit alle Kreuzfahrthäfen der insgesamt 12 Länder in der Ostsee bzw. im Nordland einschließlich Nordsee³⁵⁵ betrachtet, wobei Dänemark und Deutschland aufgrund ihrer geografischen Lage beiden Fahrtgebieten zugeordnet sind. Aufgrund ihrer räumlichen Nähe gleichen sich die Saisonzeiten von Ostsee und Nordland, so dass sie zur selben Zeit befahren werden können (Mai bzw. Juni bis September) und demzufolge im Wettbewerb zueinander stehen.³⁵⁶ Dabei

³⁵⁴ Die Kartenbeschriftung „Europäisches Nordmeer“ wurde von der Verfasserin hinzugefügt.

³⁵⁵ Anm. d. Verf.: Die im Folgenden verwendete Bezeichnung „Nordland“ schließt die Nordsee mit ein.

³⁵⁶ Vgl. dazu die Übersicht der Saisonzeiten weltweiter Fahrtgebiete in Abb. Z 3 in Anhang 3.

werden Kreuzfahrten in der Praxis dem Fahrtgebiet zugeordnet, in dem die Mehrzahl angelaufener Häfen liegt: Startet eine Kreuzfahrt beispielsweise in Großbritannien in Richtung Norwegen, ist diese Kreuzfahrt dem Fahrtgebiet Nordeuropa bzw. dem Nordland zuzuordnen.

Schlussfolgernd ist festzuhalten, dass es keine eindeutige und allgemeingültige Abgrenzung des Fahrtgebietes Nordeuropa gibt, da die land- und wasserseitigen Grenzen unterschiedlich verlaufen und sich das Planungsverhalten der Kreuzfahrtanbieter nicht zwingend an diesen Grenzen orientiert. Demzufolge können sich einzelne Fahrtgebiete überschneiden und Kreuzfahrtrouten durch mehrere Fahrtgebiete gleichzeitig verlaufen. Im Folgenden werden die nordeuropäischen Fahrtgebiete Ostsee und Nordland betrachtet, deren Unterscheidung die in der Praxis angebotenen Kreuzfahrtrouten berücksichtigt und deren Begrenzung auf einer land- und wasserseitigen Abgrenzung Europas beruht.

2.2.2 Charakteristik von Kreuzfahrthäfen in der Ostsee und im Nordland

Nordeuropäische Kreuzfahrthäfen in der Ostsee und im Nordland werden im Folgenden anhand struktureller Aspekte (Ländervielfalt, Hafendichte, Hafenarten und Schiffsrößenbegrenzungen) sowie anhand der Entwicklung von Schiffsanläufen und damit verbundenen Hafengrößen charakterisiert. Obwohl verschiedene Institutionen (z. B. Verbände oder Netzwerke) Hafendaten auf aggregiertem Niveau zusammentragen, repräsentieren solche statistischen Erhebungen ausschließlich die Mitglieder des jeweiligen Verbandes bzw. Netzwerkes.³⁵⁷ Da es demnach keine einheitliche Hafenübersicht gibt, erfolgte eine eigene Recherche nordeuropäischer Kreuzfahrthäfen auf Basis der Fahrtgebietsabgrenzung.³⁵⁸

Für das Jahr 2013 konnten insgesamt 118 Kreuzfahrthäfen in Nordeuropa identifiziert werden, wobei rund 40 Prozent zum Fahrtgebiet Ostsee (46 Häfen) und rund 60 Prozent zum Fahrtgebiet Nordland (72 Häfen) zählen. Geordnet nach absteigender Hafenanzahl ergibt sich die in Tab. C-3 dargestellte *Länderverteilung* einschließlich der Zuordnung zu

³⁵⁷ Vgl. SEITZ/MEYER (1995), S. 37. *Verbände* sind bspw. CLIA Europe (Interessenförderung europäischer Kreuzfahrtunternehmen mit dem Ziel des Ausbaus des europäischen Kreuzfahrtmarktes durch enge Zusammenarbeit mit bspw. Kreuzfahrthäfen und Reisebüros) oder ESPO (Mitglieder sind Hafenbehörden, Hafenverwaltungen und Hafenverbände der Seehäfen in der Europäischen Union und in Norwegen). Vgl. CLIA Europe (2014a) [ONLINE]; ESPO (2014) [ONLINE]. Beispiele für *Kreuzfahrtnetzwerke* sind CRUISE BALTIC (28 Mitglieds-Häfen/Destinationen), CRUISE NORWAY (33 Mitglieds-Häfen/Destinationen) und CRUISE EUROPE (109 Mitglieds-Häfen/Destinationen). Vgl. Cruise Baltic (06.03.2014) [ONLINE], S. 2; Cruise Norway (2014) [ONLINE]; Cruise Europe (2014) [ONLINE], S. A1-D32 ff..

³⁵⁸ Recherche nordeuropäischer Häfen, in denen Kreuzfahrtschiffe anlaufen können bzw. in denen Kreuzfahrthanläufe stattgefunden haben (maßgeblicher Zeitraum: 2011-2013). Für eine Übersicht einbezogener Häfen nach Fahrtgebieten siehe Tab. Z 4 und Tab. Z 5 in Anhang 8.

den zwei Fahrtgebieten. Der Anteil norwegischer Häfen ist mit Abstand am höchsten (42 Prozent), gefolgt von Dänemark und Island (jeweils 12 Prozent), Schweden (11 Prozent) und Deutschland (7 Prozent). Dänische und deutsche Häfen befinden sich überwiegend im Fahrtgebiet Ostsee (93 Prozent bzw. 63 Prozent). Zudem ist die höhere Ländervielfalt der Ostsee im Vergleich zum Nordland erkennbar: 90 Prozent der Ostseehäfen verteilen sich auf fünf Länder (Schweden, Dänemark, Finnland, Deutschland und Polen). Darin spiegelt sich ein wesentliches Alleinstellungsmerkmal dieses Fahrtgebietes mit seinen fünf „Ostsee-Hauptstädten“ wider, welches in einer hohen Diversität in Bezug auf Kultur, Geschichte und Attraktionen besteht.³⁵⁹ Hingegen verteilen sich 90 Prozent der Nordlandhäfen auf lediglich zwei Länder (Norwegen und Island).

Tab. C-3: Anzahl Kreuzfahrthäfen in Nordeuropa nach Ländern und Fahrtgebieten 2013

Land	Anzahl Kreuzfahrthäfen	davon im Fahrtgebiet Ostsee		davon im Fahrtgebiet Nordland einschl. Nordsee	
		Anzahl	Anteil (in %)	Anzahl	Anteil (in %)
Norwegen	49	-	-	49	41,5
Dänemark	14	13	11,0	1	0,8
Island	14	-	-	14	11,9
Schweden	13	13	11,0	-	-
Deutschland	8	5	4,2	3	2,5
Finnland	7	7	5,9	-	-
Polen	3	3	2,5	-	-
Färöer	3	-	-	3	2,5
Niederlande	2	-	-	2	1,7
Estland	2	2	1,7	-	-
Russland	1	1	0,8	-	-
Litauen	1	1	0,8	-	-
Lettland	1	1	0,8	-	-
Gesamt	118	46	39,0	72	61,0

Quelle: eigene Zusammenstellung

Trotz der höheren Anzahl Kreuzfahrthäfen im Fahrtgebiet Nordland ist die *Hafendichte* in der Ostsee etwas höher als im Nordland. Auf 1 000 km Küstenlinie in der Ostsee entfallen im Durchschnitt knapp drei Kreuzfahrthäfen, während es im Fahrtgebiet Nordland durchschnittlich nur rund zwei Häfen sind.³⁶⁰ In Abhängigkeit von der Länge der Küstenlinie gibt es zum Teil deutliche Unterschiede der Hafendichte zwischen den nordeuropäischen

³⁵⁹ Vgl. LARSEN (2009) in: BREITZMANN (Hg.), S. 103; WARD (2009), S. 25 f. Anm. d. Verf.: Von der Ostsee aus *direkt erreichbar* sind sogar sechs nordeuropäische Hauptstädte (zusätzlich zu den „Ostsee-Hauptstädten“ ist auch das CRUISE BALTIC-Mitglied Oslo gut erreichbar). Vgl. Länderverteilung nordeuropäischer Kreuzfahrthäfen in Abb. Z 5 in Anhang 8.

³⁶⁰ Eigene Berechnungen auf Basis der Daten zur Länge der Küstenlinie (in km) nordeuropäischer Länder einschließlich dazugehöriger Inseln und sonstiger Markierungen. Vgl. CIA (2013) [ONLINE]. Eine Übersicht der berechneten Hafendichte nordeuropäischer Länder und Fahrtgebiete ist in Tab. Z 6 im Anhang 9 enthalten.

Ländern. Hoch ist die Hafendichte in Litauen und Polen (11 bzw. 7 Häfen je 1 000 km Küstenlinie), während sie bspw. in Norwegen relativ gering ist (zwei Häfen je 1 000 km Küstenlinie). Ursächlich dafür sind die kurzen Küstenlinien Litauens und Polens (90 km bzw. 440 km) bzw. die deutlich längere Küstenlinie Norwegens aufgrund der Vielzahl an Fjorden und kleinen Inseln (28 700 km). Ein geografischer Überblick über die Kreuzfahrthäfen nach Fahrtgebiet ist in der folgenden Abb. C-7 dargestellt.

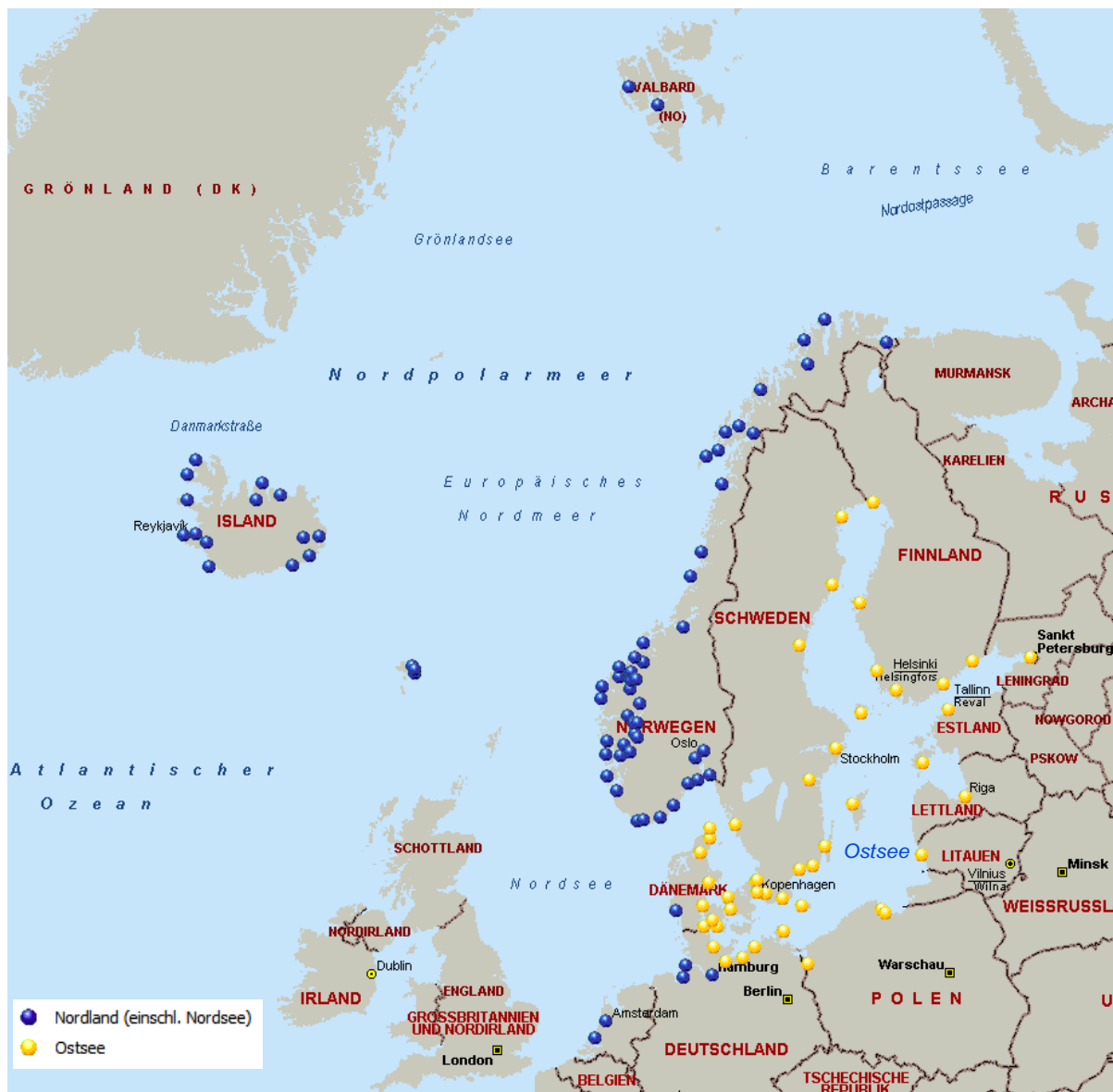


Abb. C-7: Nordeuropäische Kreuzfahrthäfen in den Fahrtgebieten Nordland und Ostsee

Quelle: eigene Darstellung

Bezogen auf die *Hafenart* überwiegen in Nordeuropa eindeutig Stopover-Häfen (96 Häfen), die sich vorwiegend im Nordland befinden (62 Häfen) und deren Konzentration v. a. in Südnorwegen hoch ist (siehe Abb. C-8). Mit deutlichem Abstand folgen Allround-Häfen (17 Häfen) und reine Turnaround-Häfen (5 Häfen).³⁶¹ Somit können knapp 20 Prozent der nordeuropäischen Häfen Start- bzw. Zielhafen von Kreuzfahrten sein (reine Turnaround- und Allround-Häfen). Der vergleichsweise hohe Anteil potenzieller Start- und Zielhäfen in der Ostsee gegenüber dem Nordland (26 bzw. 14 Prozent) lässt zwar vermuten, dass die Ostsee eine größere Planungsflexibilität bietet, jedoch ist dies unter Berücksichtigung der geografischen Lage der Häfen zu relativieren: Die deutliche Mehrheit potenzieller Turnaround-Häfen befindet sich an der „Grenze“ beider Fahrtgebiete (z. B. in der Region um das Kattegat sowie an der deutschen und niederländischen Nordseeküste), so dass diese Häfen Ausgangs- und Zielpunkt für Kreuzfahrten innerhalb *beider* Fahrtgebiete sein können. Somit profitieren beide Fahrtgebiete von der Lage der reinen Turnaround- und Allround-Häfen, da die Routenplanung nicht an geografische Grenzen gebunden ist.³⁶²

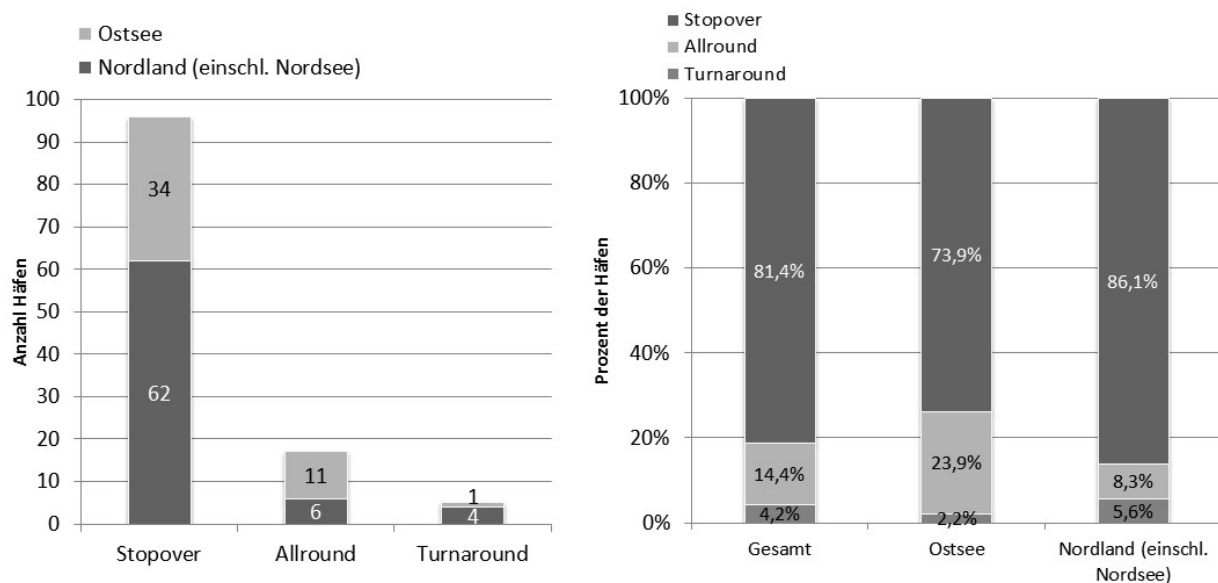


Abb. C-8: Verteilung nordeuropäischer Kreuzfahrthäfen nach Fahrtgebiet und Hafenart

Quelle: eigene Darstellung

³⁶¹ Anm. d. Verf.: Die Zuordnung zu den Hafenarten orientiert sich an der Verteilung der Anlaufarten (überwiegend Turnaround-, Stopover-, Allround-Anläufe). Einen Sonderfall bildet der Hafen Kiel, der aufgrund seines deutlich höheren Turnaround-Anteils im Jahr 2012 (91,2 %) den Turnaround-Häfen (nicht den Allround-Häfen) zugeordnet wird, obwohl in Kiel auch Stopover-Anläufe stattfinden. Vgl. Cruise Baltic (2013) [ONLINE], S. 3.

³⁶² Die geografische Verteilung der Kreuzfahrthäfen nach Hafenart enthält Abb. Z 7 in Anhang 10.

Begrenzungen der Schiffsgröße in Bezug auf Tiefgang, Länge, Breite und Höhe bestehen v. a. in der Ostsee, wo der Anteil von Kreuzfahrthäfen *mit* Begrenzungen in allen Dimensionen höher ist als im Nordland (siehe Abb. C-9). In beiden Fahrtgebieten beziehen sich die Beschränkungen v. a. auf die Schiffsdimensionen Tiefgang und Schiffslänge, während es v. a. für die Schiffshöhe (maximale Durchfahrthöhe) in den meisten nordeuropäischen Häfen keinerlei Beschränkungen gibt. Unterschiede zwischen beiden Fahrtgebieten bestehen in erster Linie hinsichtlich der Schiffsbreite: 53 Prozent der Ostseehäfen haben Schiffsbreiten-Begrenzungen, während es bei den Nordlandhäfen lediglich 13 Prozent sind. Die Durchschnittswerte dieser Begrenzungen zeigen, dass das Nordland von größeren Schiffen angelaufen werden kann als die Ostsee, denn die Maximalwerte aller Schiffsdimensionen sind in Nordlandhäfen höher als in Ostseehäfen.³⁶³ Beispielsweise können die Schiffe im Nordland rund zwei Meter mehr Tiefgang haben bzw. rund 40 Meter länger sein als in der Ostsee.

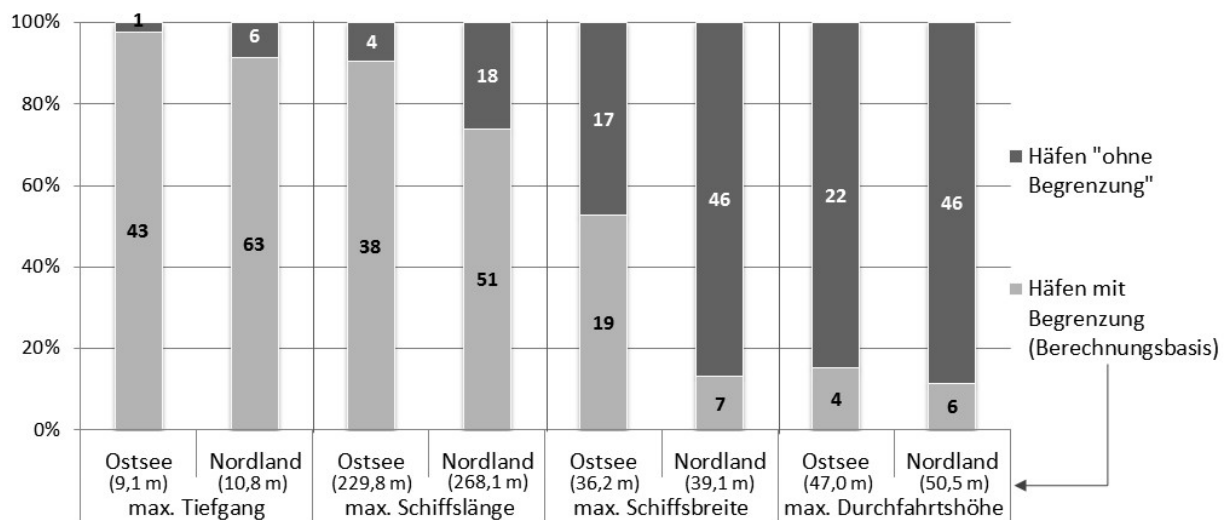


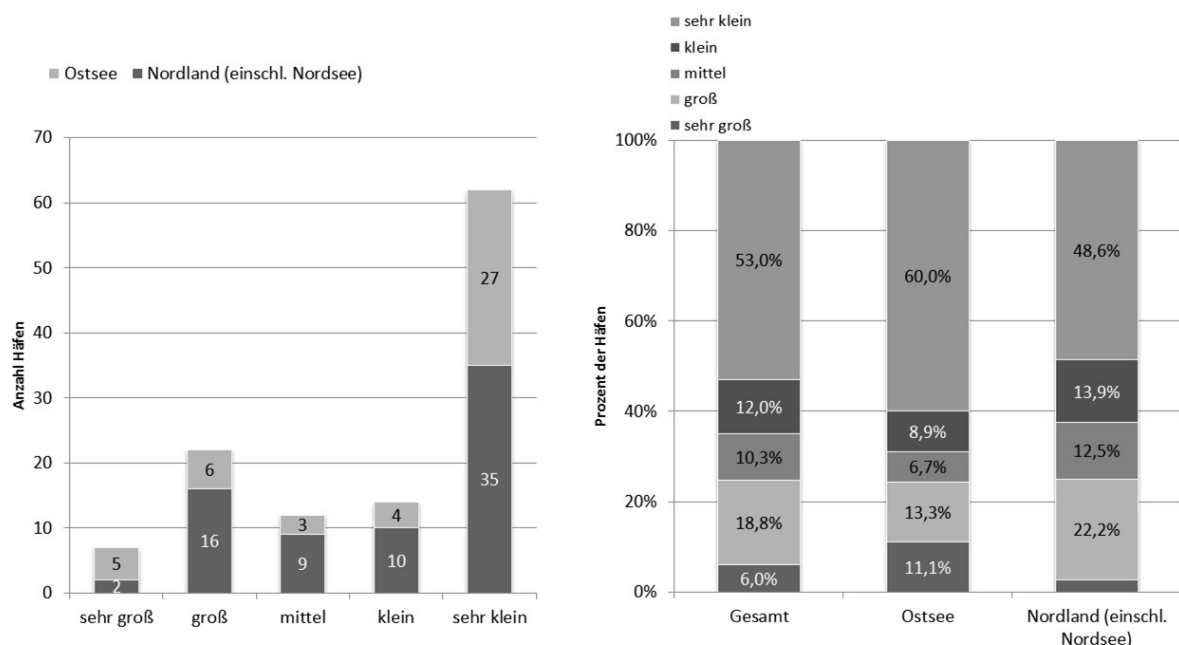
Abb. C-9: Beschränkungen von maximalen Schiffsdimensionen in nordeuropäischen Kreuzfahrthäfen 2013 (Anzahl Häfen)

Quelle: eigene Darstellung³⁶⁴

³⁶³ Im direkten Fahrtgebietsvergleich sind die durchschnittlichen Maximalwerte der Schiffsdimensionen im Nordland rund 16 Prozent höher als in der Ostsee bzw. in der Ostsee rund 14 Prozent geringer als im Nordland. So erfolgte eine Gewichtung der einzelnen Größendimensionen nach der Anzahl Häfen mit Beschränkungen (Prozentuale Abweichungen der Maximalwerte im Nordland ggü. der Ostsee/der Ostsee ggü. dem Nordland: Tiefgang: +18/-16; Schiffslänge: +17/-14; Schiffsbreite: +8/-8; Schiffshöhe: +7/-7).

³⁶⁴ Datenbasis: Hafenangaben und Hinweise bezüglich evtl. vorhandener Schiffsgrößenbeschränkungen.

In Abhängigkeit der jährlichen Anläufe lassen sich fünf Größengruppen von Häfen unterscheiden.³⁶⁵ In Abb. C-10 ist die Verteilung der Anzahl von Nordland- und Ostseehäfen unter Berücksichtigung ihrer Größe dargestellt: Demnach wird Nordeuropa von sehr kleinen Kreuzfahrthäfen (bis 9 Anläufe jährlich) dominiert, denn diese 62 Häfen machen etwas mehr als die Hälfte aller betrachteten Häfen aus. Lediglich sieben Häfen sind sehr groß (200 und mehr Anläufe jährlich). Die Verteilung auf kleinere und größere Häfen (bis 49 bzw. ab 50 Anläufe jährlich) ist in beiden Fahrtgebieten annähernd gleich (Ostsee: 76 Prozent/24 Prozent; Nordland: 75 Prozent/25 Prozent). *Innerhalb* dieser beiden Größengruppen ist die Verteilung unterschiedlich: In der Ostsee ist der Anteil sehr kleiner Häfen (bis 9 Anläufe jährlich) mit 60 Prozent höher als im Nordland (49 Prozent). Hingegen ist im Nordland der Anteil großer Häfen (50 bis 199 Anläufe jährlich) mit 22 Prozent höher als in der Ostsee (13 Prozent).



Größengruppen (jährliche Anläufe): **sehr groß**: ab 200 Anläufe; **groß**: 50-199 Anläufe; **mittel**: 25-49 Anläufe; **klein**: 10-24 Anläufe; **sehr klein**: 0-9 Anläufe

Abb. C-10: Verteilung nordeuropäischer Kreuzfahrthäfen nach Größe und Fahrtgebiet 2013

Quelle: eigene Darstellung³⁶⁶

³⁶⁵ Die drei größten Hafengruppen (*sehr groß*: ab 200 Anläufe, *groß*: 50 bis 199 Anläufe, *mittelgroß*: 25 bis 49 Anläufe) wurden übernommen vom Einteilungsansatz von CRUISE BALTIC ab 2012; die verbleibenden zwei Hafengruppen (*klein*: 10 bis 24 Anläufe, *sehr klein*: bis 9 Anläufe) orientieren sich an der Einteilung von CRUISE BALTIC bis 2011, wobei diese Abgrenzung auf der Vielzahl kleiner Kreuzfahrthäfen in Nordeuropa beruht. Vgl. Cruise Baltic (12.03.2012) [ONLINE], S. 8; Cruise Baltic (11.03.2013) [ONLINE], S. 7; Cruise Baltic (07.05.2009) [ONLINE], S. 13; Cruise Baltic (18.02.2010) [ONLINE], S. 14; Cruise Baltic (18.01.2011) [ONLINE], S. 7.

³⁶⁶ Die Zuordnung der Häfen zu den Größengruppen basiert auf den Anlaufzahlen der Jahre 2011 bis 2013 (Anzahl ausgewerteter Häfen: 117 von 118; 1 Hafen: k. A.). Eine Veranschaulichung der geografischen Verteilung der Kreuzfahrthäfen nach ihrer Größe enthält Abb. Z 6 in Anhang 10.

Die *Schiffsanläufe* in Nordeuropa sind innerhalb der letzten zehn Jahre deutlich angestiegen: Im Zeitraum zwischen 2004 und 2013 erhöhten sie sich in nordeuropäischen Häfen um fast 40 Prozent (von rund 3 800 Anläufen auf rund 5 200 Anläufe), was mit einem deutlichen Anstieg der *durchschnittlichen* Schiffsanläufe je Hafen (von 49 im Jahr 2004 auf 66 im Jahr 2013) einhergeht. In Nordlandhäfen sind die Anläufe zwischen 2004 und 2013 sogar um 60 Prozent gestiegen (Ostsee: 20 Prozent), so dass sich auch die durchschnittlichen Schiffsanläufe je Nordlandhafen von rund 41 im Jahr 2004 auf 64 im Jahr 2013 sehr stark erhöht haben (siehe Abb. C-11). Dabei sind leichte Schwankungen der jährlichen Anläufe festzustellen: Während die Entwicklung beider Fahrtgebiete zwischen 2008 und 2011 ähnlich verlief, entfielen die Anlaufzuwächse ab 2011 vorwiegend auf Nordlandhäfen (z. B. Anstieg zwischen 2011 und 2012 um 500 Anläufe auf insgesamt 2 700 Anläufe); hier profitierten insbesondere sehr große und große Häfen, wie z. B. Bergen, Geiranger, Hamburg und Nordkap/Honningsvåg. Die Veränderungen im Zeitraum zwischen 2004 und 2007 beruhen hingegen eher auf Steigerungen bzw. Rückgängen in Ostseehäfen. Die hohen Anstiege 2005 gegenüber 2004 ergeben sich v. a. aus der Vielzahl von Anläufen in sehr großen Ostseehäfen, wie z. B. Tallinn, St. Petersburg, Visby und Stockholm. Die Betrachtung der durchschnittlichen Schiffsanläufe verdeutlicht demnach die tendenziell positive Entwicklung nordeuropäischer Kreuzfahrthäfen. Jedoch zeigt die geografische Verteilung der größten Häfen nach Schiffsanläufen im Jahr 2013, dass sich viele Anläufe auf eine vergleichsweise geringe Anzahl Kreuzfahrthäfen konzentrieren (siehe Abb. C-12).

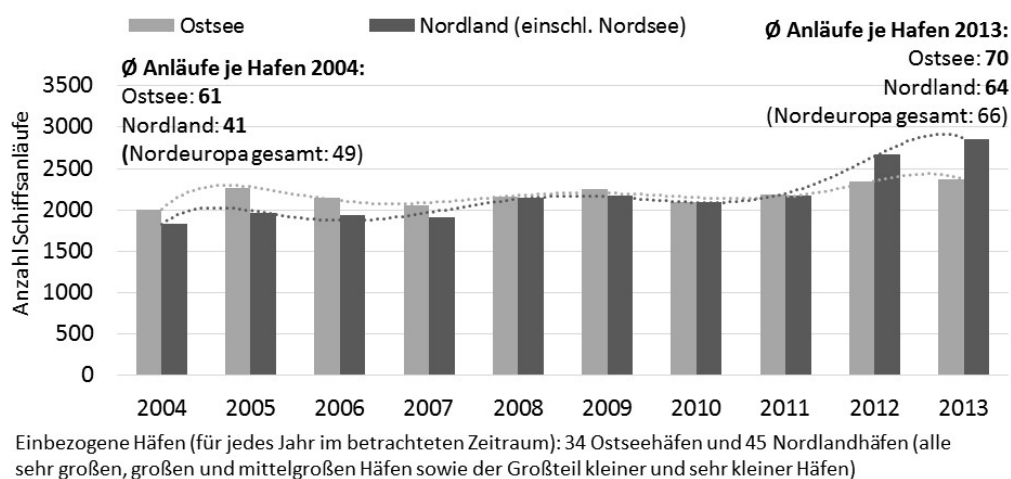


Abb. C-11: Entwicklung der Schiffsanläufe in nordeuropäischen Häfen nach Fahrtgebieten zwischen 2004 und 2013

Quelle: eigene Darstellung³⁶⁷

³⁶⁷ Datenquellen: Statistiken von Häfen, Netzwerken (CRUISE NORWAY, CRUISE BALTIC, CRUISE EUROPE) und aus Fachpublikationen (BREITZMANN (2008) in: BREITZMANN (Hg.), S. 9 ff.; BREITZMANN (2009), S. 9; BREITZMANN (2011), S. 9).

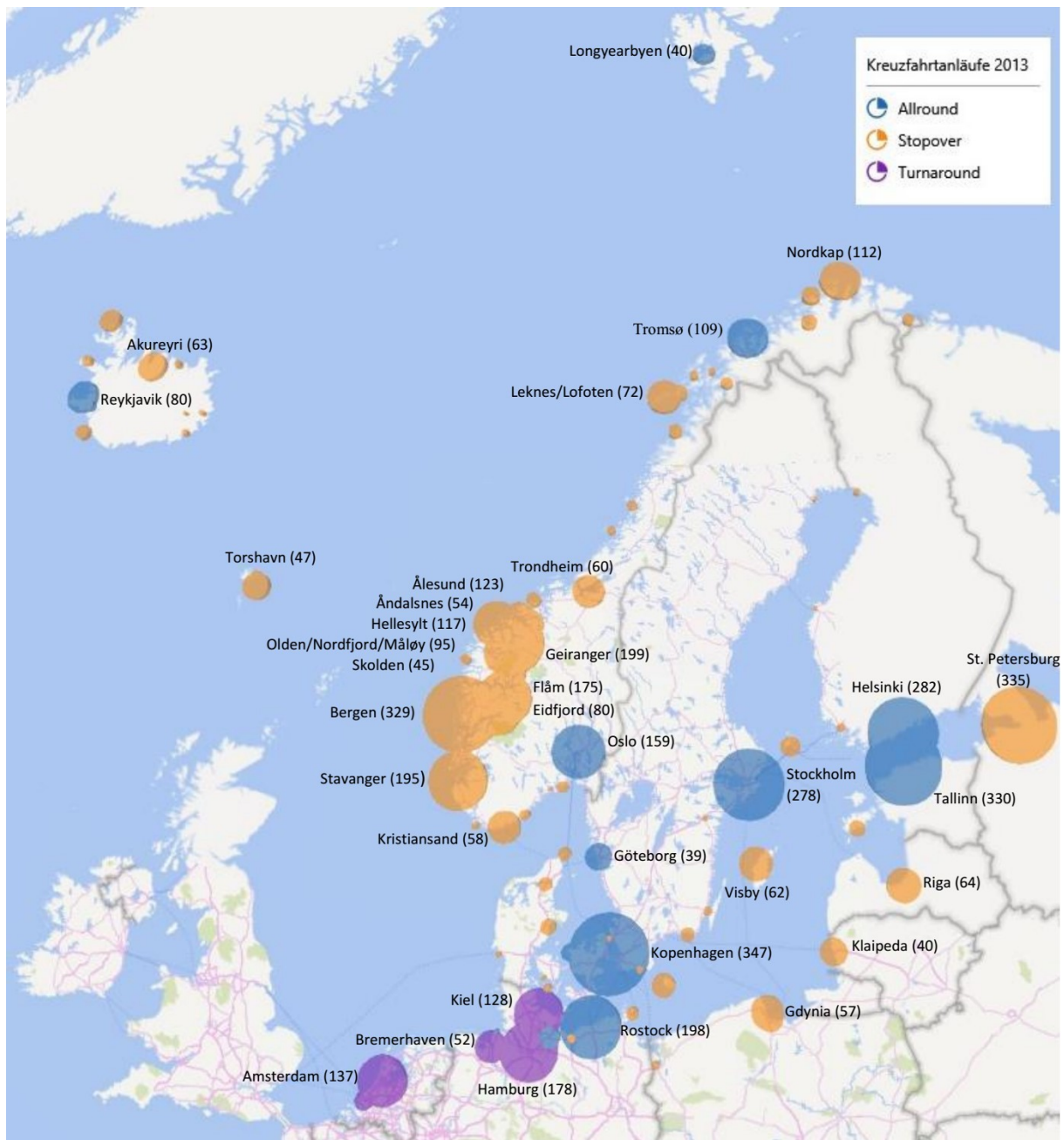


Abb. C-12: Geografische Größenverteilung von Kreuzfahrthäfen in Nordeuropa nach Anläufen 2013
Quelle: eigene Darstellung

Am stärksten ausgeprägt sind die Schwankungen der Entwicklung von Schiffsanläufen in nordeuropäischen Stopover-Häfen: Da in einer Kreuzfahrtroute i. d. R. mehr Stopover-Häfen angelaufen werden als Turnaround-Häfen, wirken sich Entscheidungen über zu fahrende Kreuzfahrtrouten auf eine höhere Gesamtzahl Stopover-Anläufe als Turnaround-Anläufe aus. Der Anstieg *durchschnittlicher* Schiffsanläufe pro Stopover-Hafen ist hingegen viel geringer (zwischen 2004 und 2013 zusätzliche 12 Schiffsanläufe je Stopover-Hafen), da diese Anläufe sich auf viel mehr Häfen verteilen

als bei Turnaround-Anläufen (zwischen 2004 und 2013 zusätzlich 41 Schiffsanläufe je Hafen).³⁶⁸

Die Entwicklung der Schiffsanläufe in Ostsee- und Nordlandhäfen und die Struktur der Hafenarten weist deutliche Unterschiede auf (siehe Abb. C-13): In der *Ostsee* findet der Großteil von Stopover-Anläufen in Allround-Häfen und nicht in reinen Stopover-Häfen statt. Diese Tendenz hat sich im Zeitraum zwischen 2004 und 2013 verstärkt, in welchem ein Anstieg von 30 Anläufen je Allround-Hafen bzw. eine Verminderung um fünf Anläufe je Stopover-Hafen stattgefunden hat. Im *Nordland* entfällt die deutliche Mehrheit von Stopover-Anläufen hingegen auf reine Stopover-Häfen mit zusätzlich 23 Anläufen je Hafen zwischen 2004 und 2013. Sowohl in der Ostsee als auch im Nordland sind die Anläufe in Turnaround-Häfen am stärksten gewachsen (zusätzlich 33 bzw. 43 Anläufe je Hafen), so dass in beiden Fahrtgebieten (insbesondere im Nordland) deutlich mehr Kreuzfahrten gestartet bzw. beendet werden.

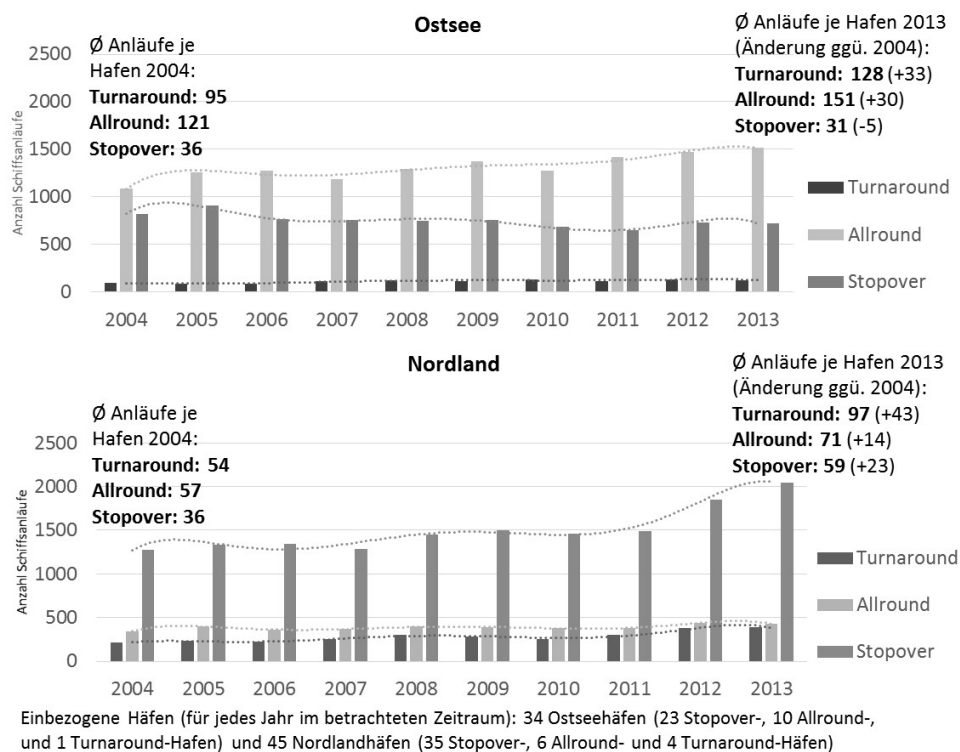


Abb. C-13: Entwicklung der Schiffsanläufe in Ostsee- und Nordlandhäfen nach Hafenarten zwischen 2004 und 2013

Quelle: eigene Darstellung

³⁶⁸ Die Entwicklung der Schiffsanläufe in Nordeuropa gesamt und nach Hafenart enthält Abb. Z 8 in Anhang 11.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass sich Struktur und Entwicklung der Ostsee und des Nordlands trotz ihrer räumlichen Nähe unterscheiden.³⁶⁹ So ist die Ostsee als Fahrtgebiet aufgrund der höheren Ländervielfalt und Hafendichte „kompakter“ und „ruhiger“ (keine Tiden) als das Nordland, was ein wesentlicher Vorteil für die Planung abwechslungsreicher Ostseerouten ist. Beide Fahrtgebiete profitieren von der Lage potenzieller Turnaround-Häfen, die überwiegend an der „Grenze“ zwischen Ostsee und Nordland liegen und somit Ausgangspunkt von Kreuzfahrten in *beide* Fahrtgebiete sein können. Dabei ist in den letzten Jahren v. a. die Bedeutung von Allround-Häfen in der Ostsee gestiegen. Für Nordlandhäfen besteht im Hinblick auf die wachsenden Schiffsgrößen der Vorteil, dass sie überwiegend keinerlei Begrenzungen der Schiffsdimensionen aufweisen und die maximalen Schiffsdimensionen (z. B. Tiefgang und Länge der Schiffe) höher sind als in Ostseehäfen. Die überaus positive Entwicklung Nordeuropas bestätigt sich in Bezug auf den Anstieg durchschnittlicher Schiffsanläufe der letzten Jahre (insbesondere in Nordlandhäfen). Stark gewachsen sind v. a. Turnaround-Häfen bzw. große oder sehr große Häfen, was mit hohen Passagierzahlen sowie entsprechenden Auswirkungen (z. B. Umweltbelastung) in diesen Häfen einhergeht. Somit können v. a. die in Nordeuropa (v. a. in der Ostsee) dominierenden (und wachstumsorientierten) sehr kleinen Kreuzfahrthäfen von der positiven Kreuzfahrtentwicklung profitieren. Die Nutzung dieses Potenzials ist von den Anforderungen der Kreuzfahrtanbieter im Rahmen ihrer Routenplanung und Hafenwahl abhängig. Diesen anbieterbezogenen Anforderungen widmet sich der folgende Abschnitt.

3 Schwerpunkte und Design der Untersuchung von Routenplanung und Hafenwahl von Kreuzfahrtanbietern

3.1 Zentrale Forschungsfragen

Die zentralen Forschungsfragen beziehen sich auf zwei thematische Schwerpunkte: Der *erste Schwerpunkt* betrifft Inhalt und Ablauf der Routenplanung im Allgemeinen. Dieser Fragenkomplex zur *Planung von Kreuzfahrtrouten* bezieht sich – unter Berücksichtigung der für die Routenplanung bedeutsamen Anbietermerkmale (z. B. Anbietersegment, Flottengröße bzw. Passagierkapazitäten) – auf drei Bereiche: Die generelle und zukünftige Bedeutung nordeuropäischer Fahrtgebiete, die Dauer des gesamten Routenplanungsprozesses (Planungs- und Vermarktungsdauer) sowie die Gründe der Wahl nordeuropäischer Fahrtgebiete (z. B. Einfluss von Deckungsbeiträgen innerhalb des Block-out).

³⁶⁹ Eine vergleichende Charakteristik von Ostsee- und Nordlandhäfen enthält Tab. Z 7 in Anhang 12.

Der *zweite Schwerpunkt* betrifft die Hafenwahl, wobei – ebenfalls unter Berücksichtigung anbieterbezogener Unterschiede (Kreuzfahrtsegmente bzw. generelle Bedeutung nord-europäischer Fahrtgebiete) – mehrere Fragenkomplexe zur Fahrtenplanung eingeschlossen sind. Diese betreffen den *Stellenwert neuer Kreuzfahrthäfen* (vom Anbieter noch nie zuvor angelaufen) im Rahmen der Hafenwahl (unter Berücksichtigung der Festlegungs-Reihenfolge der Hafenarten sowie des Stellenwerts kleiner Kreuzfahrthäfen). Weiterhin wird die Einflusshöhe (sehr hoher bis gar kein Einfluss) von allgemeinen und hafenart-spezifischen *Kriterien bei der Wahl von Turnaround- bzw. Stopover-Häfen* untersucht. Dieser Einfluss wird zudem gesondert betrachtet nach der Zugehörigkeit der Befragten zu einem *Kreuzfahrtsegment* sowie nach der *Bedeutung nordeuropäischer Fahrtgebiete*. Grundlage für die Gliederung der abgefragten Kriterien sind die im theoretischen Teil abgeleiteten und gruppierten Hafenwahlkriterien (siehe Abb. B-12). Schließlich finden auch die *Planungszeitpunkte* der Hafenwahlkriterien-Bereiche (geografische Lage, nautische Faktoren usw.) bei der Beurteilung der Bedeutung ermittelter Kriterien Berücksichtigung.³⁷⁰ Hierbei soll die Frage beantwortet werden, ob die Planung der Hafenwahlkriterien eher lang- oder kurzfristig vor Feststehen der Kreuzfahrtrouten erfolgt.

3.2 Methode der Datenerhebung

Die Beantwortung der Forschungsfragen erfolgte durch eine Primärerhebung zur Routenplanung von Kreuzfahrtanbietern anhand eines deskriptiven Forschungsansatzes.³⁷¹ Als Erhebungsverfahren diente die einmalig durchgeführte Befragung (Querschnittsanalyse bzw. Zeitpunktbezogenheit der Datenerhebung).³⁷² Befragt wurden Kreuzfahrtanbieter („Kunden der Häfen“), weil ihre hafenbezogenen Ansprüche, Ziele und Bedingungen die Hafenanforderungen bestimmen.³⁷³

³⁷⁰ Diese Vorgehensweise orientiert sich am „2-Kriterien-Modell“ (Klassifizierungsmethode der Anforderungsanalyse), bei welcher die Anforderungen anhand von zwei individuell festgelegten Kriterien (Merkmalsausprägungen) in einer Matrix klassifiziert und für jede daraus entstandene Gruppe identische Handlungsalternativen abgeleitet werden. Vgl. ZEHNTER et al. (06.07.2012), S. 26 ff.

³⁷¹ Möglichkeiten der *Datenerhebung* sind die Primärforschung (field research bzw. Erhebung originärer Daten mittels Befragung oder Beobachtung für einen spezifischen Untersuchungszweck) und die Sekundärforschung (Sammlung und Auswertung von Daten, die bereits zu einem früheren Zeitpunkt ggf. zu einem anderen Zweck erhoben wurden). Vgl. GRUNWALD/HEMPELMANN (2012), S. 13; BEREKOVEN et al. (2006), S. 49; FANTAPIÉ ALTOBELLI (2011), S. 26. Ziel *deskriptiver Untersuchungen* ist die Kennzeichnung und *Beschreibung* relevanter Merkmale der Grundgesamtheit (explorative Untersuchungen: *Entdecken* von Ursachen für Zusammenhänge bzw. *Begründung* von Ursache-Wirkungs-Beziehungen beobachtbarer Phänomene). Vgl. KUß (2012), S. 15.

³⁷² Vgl. KUß (2012), S. 48. Für Vor- und Nachteile von Querschnittsanalysen vgl. FANTAPIÉ ALTOBELLI (2011), S. 23 f.

³⁷³ Zur Anforderungsermittlung von Stakeholdern vgl. ZEHNTER et al. (06.07.2012), S. 11 ff.

Für die Primärerhebung wurde eine standardisierte (strukturierte) Onlinebefragung gewählt, bei der alle Befragungen nach demselben Muster ablaufen und den Auskunftspersonen dieselben im Vorfeld festgelegten Fragen mit demselben Wortlaut und in derselben Reihenfolge gestellt werden.³⁷⁴ Im Rahmen dieser standardisierten Befragung sollten die für die Routenplanung verantwortlichen *Experten* über ihr bereichsspezifisches Wissen Auskunft geben.³⁷⁵ Technisch umgesetzt wurde die Onlinebefragung zum einen durch die Verwendung eines Evaluationssystems (Ausfüllen des Fragebogens direkt auf dem Webserver). Zum anderen wurde der Fragebogen zusätzlich als PDF-Dokument versandt (Ausfüllen des PDF-Formulars und Rückversand via E-Mail), um Nicht-Teilnahmen aus technischen Gründen zu vermeiden.³⁷⁶

Die wesentlichen Vorteile der durchgeführten Onlinebefragung, die sich in erster Linie aus der Nutzung des Internet als Kommunikationsmedium ergeben, sind u. a. der kostengünstige Versand (unabhängig von der Stichprobengröße), der schnelle Rücklauf, der geringe personelle Aufwand, die multimedialen Präsentationsmöglichkeiten, die Einbindungsmöglichkeit der Dateneingabe in Datenbanken und die optimalen Filtermöglichkeiten.³⁷⁷ Da die Anzahl online versandter Fragebögen weder die Kostenhöhe noch den Zeitaufwand beeinflusst, liegt es im Falle vorhandener E-Mail-Adressen nahe, die Grundgesamtheit und nicht nur eine Stichprobe zu befragen.³⁷⁸

Die in der Literatur aufgeführten Nachteile von Onlinebefragungen (z. B. begrenzte Erreichbarkeit von Teilnehmern, Selbstselektion, eventuelle Darstellungsprobleme sowie Mehrfach-Teilnahmen) sind im Hinblick auf die in dieser Arbeit durchgeführte Untersuchung größtenteils zu relativieren: Für klar umrissene Grundgesamtheiten (z. B. Unternehmen) sind Onlinebefragungen gegenwärtig sehr gut möglich und eignen sich v. a. für kleine und/oder geografisch verstreute Untersuchungseinheiten.³⁷⁹ Beides trifft auf die

³⁷⁴ Vgl. SEITZ/MEYER (1995), S. 67; BROSIUS et al. (2012), S. 99; FANTAPIÉ ALTOBELLI (2011), S. 32. Der Standardisierungsgrad von Befragungen ist ein Kontinuum, wobei drei typische Fälle unterschieden werden: vollstandardisiert, teilstandardisiert und nichtstandardisiert. Vgl. BÖHLER (2004), S. 86.

³⁷⁵ Im B2B-Marketing werden bei Experteninterviews neben freien auch standardisierte Befragungen angewendet. Vgl. GRUNWALD/HEMPELMANN (2012), S. 47.

³⁷⁶ Die E-Mail-Befragung wird der Online-/Internetbefragung zugeordnet, weil das Internet das Kommunikationsmedium ist (anstelle „klassischer“ Medien im elektronischen Bereich, im Printbereich oder im Bereich direkter Kommunikation). Die E-Mail-Befragung wird auch als Weiterentwicklung der schriftlichen Befragung gesehen (Fragebogen muss nicht „online“ ausgefüllt werden). Vgl. weiterführend FANTAPIÉ ALTOBELLI (2011), S. 31 f.; MEFFERT et al. (2012), S. 161; BROSIUS et al. (2012), S. 103; BEREKOVEN et al. (2009), S. 93; BÖHLER (2004), S. 85 ff.; STARSETZKI (2003) in: THEOBALD et al. (Hg.), S. 43.

³⁷⁷ Vgl. BROSIUS et al. (2012), S. 116.

³⁷⁸ Vgl. BROSIUS et al. (2012), S. 113.

³⁷⁹ Vgl. KUß (2012), S. 129; BROSIUS et al. (2012), S. 116. Weitere Nachteile von Onlinebefragungen gelten auch für schriftliche/postalische Befragungen (geringer Rücklauf, keine Kontrolle der Befragungssituation und keine Kenntnis des Auszufüllenden sowie Verlust der Angaben bei Befragungsabbruch). Vgl. BROSIUS et al. (2012), S. 116.

Grundgesamtheit der Kreuzfahrtanbieter zu (klein und weltweit verteilt).³⁸⁰ Zudem können Kreuzfahrtunternehmen fast vollständig online erreicht werden und die Gefahr der Selbstselektion ist aufgrund der in dieser Arbeit angewandten „aktiven Rekrutierung“ weitestgehend ausgeschaltet.³⁸¹ Weiterhin wurden Mehrfach-Teilnahmen durch die Anwendung eines TAN-Verfahrens verhindert, bei welchem der Fragebogen-Link nach „Verbrauch“ der TAN (Teilnahme an der Befragung) ungültig wird. Die Onlinebefragung ist somit eine geeignete Methode zur Befragung von Kreuzfahrtanbietern in dieser Arbeit.

3.3 Beschreibung der Untersuchungsobjekte

3.3.1 Recherche und Struktur der Grundgesamtheit

Die Recherche der Grundgesamtheit (Untersuchungsobjekte) ist die wesentliche Voraussetzung für die Befragungsdurchführung. Es wurde eine Befragung der vollständigen Grundgesamtheit angestrebt, um trotz der Spezifik des zu befragenden Personenkreises und den oft geringen Rücklaufquoten in Onlinebefragungen (teilweise unter fünf Prozent³⁸²) aussagefähige Daten zu erhalten.³⁸³ Die Recherche der Grundgesamtheit bezog sich auf die weltweiten Kreuzfahrtanbieter im Jahr 2013, d. h. auf Unternehmen, die die Routenplanung eines oder mehrerer Kreuzfahrtschiffe eigenständig vornehmen (Reedereien oder Kreuzfahrtveranstalter bzw. Charterer).

Mit Blick auf die durchzuführende Onlinebefragung war die Erstellung einer Übersicht sämtlicher *Kreuzfahrtanbieter im Jahr 2013* notwendig, um davon ausgehend die *eigentlichen Adressaten* des Fragebogens ermitteln zu können (E-Mail-Adressen der jeweils Verantwortlichen im Bereich der Routenplanung).³⁸⁴ Für möglichst differenzierte Aussagen

³⁸⁰ Anm. d. Verf.: Vor der Befragungsdurchführung war von ca. 65 Kreuzfahrtanbietern bzw. einer kleinen Grundgesamtheit (unter 100 Untersuchungseinheiten) auszugehen. Vgl. CLIA Europe (2013) [ONLINE], S. 5.

³⁸¹ Die *aktive Rekrutierung* beinhaltet die unmittelbare Auswahl der Befragungsteilnehmer durch den Forscher, was für repräsentative Studien zwingend notwendig ist. Die Umsetzung in dieser Arbeit erfolgte durch den Versand des *Links* zum Onlinefragebogen bzw. des *Fragebogens* an E-Mail-Adressen aus einer entsprechenden Liste. Die *passive Rekrutierung* beinhaltet demgegenüber die mittelbare Teilnahmeaufforderung auf Webseiten (z. B. durch Links, über Foren oder in sozialen Netzwerken), die aufgrund der willkürlichen Auswahl nicht repräsentativ ist (vorwiegend am Thema interessierte Personen nehmen teil). Vgl. STARSETZKI (2003) in: THEOBALD et al. (Hg.), S. 45; BROSIUS et al. (2012), S. 113 f.

³⁸² Vgl. BROSIUS et al. (2012), S. 107.

³⁸³ Eine Vollerhebung (Erhebung der Daten bei allen Einheiten der Gesamtheit) kommt nur in Frage, wenn die interessierende Gesamtheit relativ klein ist (einige Duzend) bzw. es sich um die amtliche Statistik (z. B. Volkszählung) handelt. Vgl. BÖHLER (2004), S. 131.

³⁸⁴ Identifikation der Ansprechpartner im Bereich Routenplanung (Mitarbeiter in den Bereichen: „Itinerary Planning/Product Development“, „Deployment and Itinerary Planning“, „Revenue Management & Itinerary Planning“, „Voyage Planning“, „Deployment & Destinations“) bzw. in verwandten Geschäftsbereichen oder der Geschäftsführung (z. B. „Destination Development“, „Strategic Development“, „Business Development“, „Product Management“, „Fleet Operations“, „Vessel Operations“).

aus unterschiedlichen Unternehmen wurde die Befragung mindestens eines Hauptverantwortlichen im Bereich der Routenplanung je Kreuzfahrtanbieter angestrebt.

Die vollständige Anbieterübersicht leitete sich aus der weltweiten Kreuzfahrtflotte 2013 ab, denn die Routenplanung der weltweiten Kreuzfahrtflotte wird durch die Zuordnung mindestens eines Anbieters je Kreuzfahrtschiff gänzlich abgedeckt. Ausgangspunkt für diese Zuordnung bildete die weltweite Flotte von Kreuzfahrtschiffen mit einer Mindest-Passagierzahl von 50 (vgl. SCHULZ bzw. Tab. B-2, S. 18), die im Jahr 2013 für Kreuzfahrten eingesetzt wurde. Grundlage für diese Zusammenstellung der weltweiten Kreuzfahrtflotte 2013 bildeten Kreuzfahrtstatistiken zu Schiffs- und Anbieterdaten des ISL sowie von G. P. WILD INTERNATIONAL, die sich jedoch aufgrund unterschiedlicher statistischer Abgrenzungen hinsichtlich der einbezogenen Schiffe unterscheiden.³⁸⁵ Somit wurden diese Daten durch zusätzliche anbieterbezogene Informationen aus unterschiedlichen Quellen, wie Verbänden und touristischen Institutionen, Fachpublikationen einschließlich Unternehmensveröffentlichungen und sonstigen Informationsquellen (z. B. Buchungsplattformen) ergänzt und aktualisiert.³⁸⁶

³⁸⁵ Das ISL geht für das Jahr 2013 von 295 Schiffen in der weltweiten Kreuzfahrtflotte aus, während G. P. WILD INTERNATIONAL für einen vergleichbaren Zeitpunkt (viertes Quartal 2012) 301 Schiffe in die weltweite Flotte einbezieht. Vgl. ISL (2013); G.P. Wild (December 2012).

³⁸⁶ Zu *Kreuzfahrtverbänden und -organisationen* zählen z. B. European Cruise Council (ECC), Cruise Lines International Association (CLIA) und World Tourism Organization (UNWTO). Vgl. Übersichten von Kreuzfahrtunternehmen: ECC/Ashcroft & Associates Ltd. (26.09.2010) [ONLINE], S. 15 f.; CLIA (2013) [ONLINE]; WTO (2010), S. 245 ff. *Fachpublikationen* schließen Fachbücher und Unternehmensveröffentlichungen sowie Kreuzfahratkataloge ein (für Schiffszuordnung zu Fahrtgebieten 2013). Vgl. SCHULZ/AUER (2010), S. 86; Royal Caribbean Cruises Ltd. (09.04.2013) [ONLINE], S. 18; Carnival Corporation & Plc (01.03.2013) [ONLINE], S. 4; für Online-Kataloge/Kreuzfahrtskalender vgl. Schiffs-Feeling (Mai 2012) [ONLINE]. *Sonstige Informationsquellen* sind z. B. internetbasierte Online-Datenbanken bzw. Buchungsplattformen und Link-Listen. Vgl. BUNGE-KERSTEN/BUNGE (2013) [ONLINE]; CruisePool GmbH & Co. KG (2013) [ONLINE]; Astoria Reisebüro GmbH (2012) [ONLINE]; Trans Global Tours (2012) [ONLINE]; Small Ship Cruises Inc (2013) [ONLINE]; DÖRING (2013) [ONLINE]. Eine detaillierte Übersicht verwendeter Quellen der ergänzenden Recherche von Schiffs- bzw. Unternehmensdaten enthält Anhang 13.

Diese detaillierte, vergleichende Analyse ergab für das Jahr 2013 insgesamt *315 in Dienst befindliche Kreuzfahrtschiffe* weltweit mit einer Passagierkapazität von durchschnittlich 1 408 lb je Schiff (insgesamt 443 665 lb).³⁸⁷ Diesen Schiffen waren *100 Kreuzfahrtanbieter* zuzuordnen, die teilweise zu demselben Kreuzfahrtunternehmen weltweit gehören (z. B. Carnival Corporation & plc, Royal Caribbean Cruises Ltd., Star Cruises): Rund 84 Prozent des weltweiten Kapazitätsangebotes konzentriert sich auf lediglich vier Kreuzfahrtunternehmen (siehe Abb. C-14).³⁸⁸ Demzufolge konzentriert sich auch der Hauptsitz der Kreuzfahrtanbieter auf wenige Länder: Der Großteil weltweiter Anbieter hat seinen Hauptsitz in den USA (25 Prozent), gefolgt von Deutschland und Großbritannien mit jeweils 13 Prozent; die übrige Hälfte der Kreuzfahrtanbieter hat ihren Hauptsitz z. B. in Australien (6 Prozent), Frankreich (5 Prozent), China oder Japan (jeweils 4 Prozent).³⁸⁹



Abb. C-14: Marktanteile der größten Kreuzfahrtunternehmen 2013 (Anteile der Passagierkapazität)

Quelle: eigene Darstellung³⁹⁰

³⁸⁷ Die Abweichung zu den Daten vom ISL (295 Schiffe mit einer Gesamtpassagierkapazität von 447 134) hat drei Ursachen: Zum einen sind beim ISL auch Schiffe außer Dienst bzw. aufgelegte Schiffe enthalten (z. B. „Coral“, „Formosa Queen“, „Gemini“, „MSC Melody“, „Nordstjernen“ oder „Ocean Countess“). Zudem werden beim ISL auch Kasino- und Residenzschiffe einbezogen (z. B. „China Star“, „Royale Star“ bzw. „The World“). Schließlich gehen in die Statistik des ISL keine Schiffe unter einer Größe von 1 000 gt ein (z. B. „Wilderness Explorer“, „Harmony V“ oder „National Geographic Sea Bird“). Vgl. ISL (2013).

³⁸⁸ Für eine detaillierte Übersicht der stufenweisen Ermittlung der Kreuzfahrtanbieter siehe Anhang 14.

³⁸⁹ Für die Verteilung der Kreuzfahrtanbieter nach ihrem Hauptsitz (Länder) siehe Abb. Z 9 in Anhang 15.

³⁹⁰ Vgl. Carnival Corporation & Plc (01.03.2013) [ONLINE]; Royal Caribbean Cruises Ltd. (09.04.2013) [ONLINE].

Die dominante Anbieterart auf dem Kreuzfahrtmarkt 2013 sind Reedereien bzw. Eigentümer der Kreuzfahrtschiffe: Zu ihnen zählen weltweit rund drei Viertel der Anbieter, die rund 80 Prozent der Schiffe betreiben und im Durchschnitt über etwas größere Flotten als Charterunternehmen bzw. Kreuzfahrtveranstalter verfügen (siehe Tab. C-4). Neben dieser strukturbezogenen Betrachtung der 100 recherchierten Kreuzfahrtanbieter ist mit Blick auf die Routenplanung v. a. die produktbezogene Anbietercharakteristik bedeutend (z. B. Anbietersegment) und damit Gegenstand des folgenden Abschnitts.

Tab. C-4: Kreuzfahrtanbieter und betriebene Schiffe nach Anbieterart weltweit im Jahr 2013

Anbieterart	Anbieterzahl	Gesamtzahl betriebener Schiffe	durchschnittlich betriebene Schiffe
Reederei/Eigentümer	74	278	3,8
Charterer/Reiseveranstalter	26	72	2,8
Gesamt	100	350	3,3

Quelle: eigene Darstellung³⁹¹

3.3.2 Charakterisierung der weltweiten Kreuzfahrtanbieter und ihrer Schiffe

Kreuzfahrtanbieter werden nachfolgend in Bezug auf ihre Zugehörigkeit zu den Kreuzfahrtsegmenten (einschließlich Flottengrößen und Passagierkapazitäten) sowie hinsichtlich ihres Schiffeinsatzes in Nordeuropa charakterisiert. Diese beiden Merkmale sind deshalb von Belang, da das Segment, in dem Kreuzfahrtanbieter tätig sind, sowohl deren Flottengestaltung (Flottengröße und Passagierkapazitäten) als auch die Vorauswahl potenzieller Fahrtgebiete beeinflusst (siehe Abschnitte B 4).

In Tab. C-5 ist die Verteilung der Kreuzfahrtanbieter nach *Anbieter-Produktsegmenten* einschließlich der von ihnen betriebenen Gesamtzahl an Schiffen (eigene Schiffe und Charterschiffe) sowie die Verteilung der weltweiten Kreuzfahrtflotte für das Jahr 2013 dargestellt. Danach operieren die meisten Anbieter in den Segmenten Klassischer Kreuzfahrten (ca. 40 Prozent), Expeditionskreuzfahrten (ca. 24 Prozent) und Fun-/Clubkreuzfahrten (ca. 16 Prozent). Innerhalb dieser Segmente werden weltweit auch die meisten Schiffe betrieben (88 Prozent).

³⁹¹ Anm. d. Verf.: Die abweichende Zahl betriebener Schiffe (350) im Gegensatz zur weltweiten Kreuzfahrtflotte (315) resultiert aus der Mehrfachzählung von Charterschiffen (von mehreren Anbietern betrieben).

Fun-/Clubkreuzfahrt-Anbieter sind von besonderer Bedeutung für Fahrtgebiete, da sie über den Großteil der weltweiten Kreuzfahrtskapazitäten verfügen und somit den globalen Schiffseinsatz maßgeblich beeinflussen: Gut die Hälfte der weltweiten Kreuzfahrtflotte wird von diesen Anbietern betrieben (durchschnittlich sieben Schiffe je Flotte) und auch die Passagierkapazität der Schiffe ist diesem Segment mit Abstand am größten (rund 2 300 lb), da insbesondere große Kreuzfahrtunternehmen bzw. -konzerne (z. B. Carnival Corporation) Kostendegressionseffekte durch große Flotten und Schiffe erzielen (economies of scale). Hingegen sind die Flotten der übrigen Anbietersegmente deutlich kleiner (zwei bis drei Schiffe); die Vielzahl klassischer Anbieter betreibt lediglich ein Viertel der Schiffe weltweit. Die verbleibenden Kreuzfahrtarten (Segelkreuzfahrten bzw. sonstige Kreuzfahrten z. B. auf Megayachten, umgebauten Postschiffen oder Eisbrechern) werden von einem vergleichsweise geringen Teil weltweiter Anbieter angeboten (ca. 5 bzw. 15 Prozent) und auch der Anteil ihrer Schiffe an der Weltflotte ist mit nur 3 bzw. 9 Prozent sehr gering.

Tab. C-5: Kreuzfahrtanbieter und betriebene Schiffe nach Produktsegmenten weltweit im Jahr 2013

Produktsegmente	Anbieterzahl		betriebene Schiffe				
	mit Mehrfachzählung ¹	ohne Mehrfachzählung	Anzahl (anbieterbezogen ²)	Ø Flottengröße (je Anbieter)	Weltkreuzfahrtflotte		Ø Passagierkapazität lb (je Anbieter)
					Anzahl	Anteil	
Klassische Kreuzfahrten	43	38	106	2,8	78	24,8	784
Expeditions-/Adventure Kreuzfahrten	26	22	46	2,1	41	13,0	112
Fun-/Club-Kreuzfahrten/"Contemporary Cruises"	17	16	117	7,3	159	50,5	2321
Segelkreuzfahrten	5	4	9	2,3	10	3,2	181
Sonstiges (z.B. Yacht- oder Postschiffe)	16	13	26	2,0	27	8,6	258
mehrere Produktsegmente ³	-	7	46	6,6	-	-	-
Gesamt	107	100	350	3,8	315	100,0	1408

¹ Mehrfachzuordnungen von Anbietern, die in mehreren Produktsegmenten tätig sind

² Mehrfachzählung von Charterschiffen, die von mehreren Anbietern betrieben werden

³ Anbieter, die nicht eindeutig zu ausschließlich einem Segment zugeordnet werden können (z.B. Angebot klassischer Kreuzfahrten in Kombination mit Expeditions- oder Fun-/Club-/Familienkreuzfahrten). So läge die durchschnittlich betriebene Anzahl Schiffe im Bereich mehrerer Produktsegmente ohne den Anbieter "Noble Caledonia" (Charterer von 21 Schiffen) bei 4,2.

Quelle: eigene Darstellung

In Bezug auf die *Flottengröße* werden vier Größengruppen unterschieden. Zur ersten Gruppe zählen Anbieter mit einem Schiff³⁹²; die restlichen Gruppen beinhalten Anbieter kleiner Flotten (zwei bis drei Schiffe), mittelhoher Flotten (vier bis zehn Schiffe) und großer Flotten (mehr als zehn Schiffe). Es zeigt sich ein hoher Einfluss weniger Kreuzfahrtanbieter auf den Einsatz vieler Kreuzfahrtschiffe im Rahmen ihrer Routenplanung, wobei

³⁹² Anm. d. Verf.: Hierbei handelt es sich streng genommen um keine Flotte.

dieser Effekt im Falle einer gemeinsamen Routenplanung für mehrere Anbieter (durch einen Anbieter bzw. durch eine übergeordnete Einheit) noch stärker ausgeprägt ist (siehe Tab. C-6). Einerseits betreiben wenige Kreuzfahrtanbieter (30 Prozent) mit großen bzw. mittelgroßen Flotten den Großteil der betrachteten Schiffsflotte (rund 70 Prozent); lediglich 9 Prozent der Anbieter mit großen Flotten betreiben rund 42 Prozent der weltweit eingesetzten Kreuzfahrtschiffe. Andererseits setzen relativ viele Anbieter mit nur einem Schiff bzw. kleinen Flotten (70 Prozent) einen vergleichsweise geringen Teil der Kreuzfahrtflotte auf den Weltmeeren ein (30 Prozent); relativ viele Anbieter (44 Prozent) verfügen lediglich über ein Schiff, was insgesamt nur rund 12 Prozent des gesamten Schiffseinsatzes entspricht.

Tab. C-6: Kreuzfahrtanbieter und betriebene Schiffe nach Flottengröße 2013

Flottengröße	Anbieterzahl*	Gesamtzahl betriebener Schiffe 2013**	Anteil betriebener Schiffe 2013 (%)
1 Schiff	44	42	12,0
2 bis 3 Schiffe	27	66	18,9
4 bis 10 Schiffe	20	96	27,4
über 10 Schiffe	9	146	41,7
Gesamt	100	350	100,0

* Gesamtzahl Anbieter, die 2013 eine Routenplanung vornehmen (inkl. neue Anbieter, deren Schiffseinsatz erst ab 2014 erfolgt)

** nur Schiffe, die im Jahr 2013 eingesetzt wurden (inkl. Doppelzählung vercharterter Schiffe)

Quelle: eigene Darstellung

Ausgangspunkt für die Ermittlung der *Bedeutung des Fahrtgebietes Nordeuropa* für Kreuzfahrtanbieter bildete deren weltweiter Schiffseinsatz.³⁹³ Demnach war der Stellenwert Nordeuropas 2013 relativ hoch: Insgesamt rund 60 Prozent der Kreuzfahrtanbieter setzten die Gesamtheit oder einen Teil ihrer Schiffsflotte unter anderem in diesem Fahrtgebiet ein (jeweils rund 30 Prozent); demnach waren rund 40 Prozent der Anbieter 2013 mit überhaupt keinem Schiff der Flotte in Nordeuropa aktiv (siehe Abb. C-15).

³⁹³ Um die schiffsbezogenen Daten nicht zu verzerren, wurden Schiffe, die mehreren Anbietern gleichzeitig zugeordnet waren (z. B. Charterschiffe), hier nicht mehrfach gezählt, so dass die dazugehörige Anzahl der Kreuzfahrtanbieter leicht unter der Gesamtzahl von Kreuzfahrtanbietern liegt (92 statt 100).

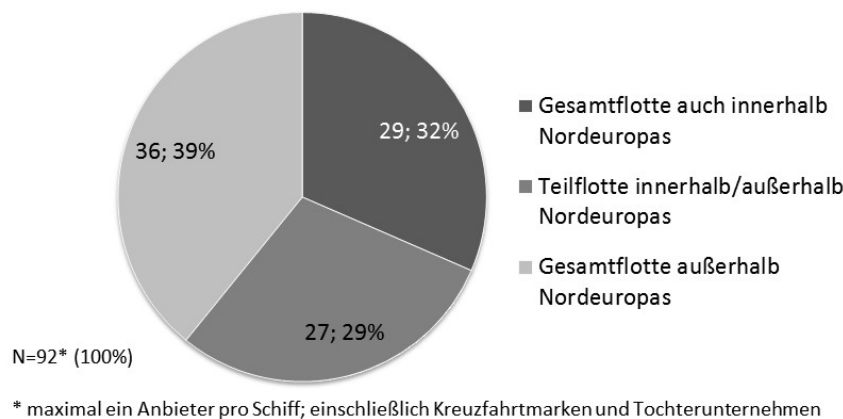


Abb. C-15: Verteilung der Kreuzfahrtanbieter nach Schiffseinsatz innerhalb und außerhalb Nordeuropas im Jahr 2013

Quelle: eigene Darstellung

Neben der Zahl der Anbieter ist v. a. die Anzahl und Größe der eingesetzten *Schiffe* in Nordeuropa von Bedeutung. In Nordeuropa setzten 56 Anbieter kleiner und großer Flotten im Jahr 2013 insgesamt 110 Kreuzfahrtschiffe und damit etwas mehr als ein Drittel der weltweiten Kreuzfahrtflotte ein. Dieser deutlich höhere Anbieteranteil (60 Prozent) im Vergleich zum Schiffsanteil in Nordeuropa (35 Prozent) hat zwei Ursachen, die in Tab. C-7 deutlich werden: Zum einen sind die Flotten solcher Anbieter, die ihre *Gesamtflotte* u. a. in Nordeuropa einsetzten (insgesamt 44 Schiffe) mit durchschnittlich zwei Schiffen eher klein. Zum anderen sind die Flotten von Anbietern, die lediglich einen *Teil* ihrer Flotte u. a. in Nordeuropa einsetzten (insgesamt 66 Schiffe), mit durchschnittlich acht Schiffen relativ groß. Somit überwiegen in Nordeuropa zwar die Schiffe von Anbietern, welche nur einen Teil ihrer großen Flotten einsetzten, jedoch betrieben diese Anbieter den Großteil ihrer Schiffe *nicht* in Nordeuropa (142 von 208 Schiffen). Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, dass insbesondere für Anbieter großer Flotten die Möglichkeit der jährlichen Variation ihrer Routen bzw. der weltweiten „Streuung“ von Schiffen besteht. Somit ist der Einsatz *aller* Schiffe in Nordeuropa im selben Zeitraum eher unwahrscheinlich.

Tab. C-7: Verteilung des Schiffseinsatzes innerhalb und außerhalb Nordeuropas von Kreuzfahrtanbietern weltweit 2013

Gesamt		innerhalb von Nordeuropa (NE) aktiv*			außerhalb von Nordeuropa (NE) aktiv		
		Gesamtflotte innerhalb NE	Teilflotte innerhalb NE	Gesamt	Gesamtflotte außerhalb NE	Teilflotte außerhalb NE	Gesamt
Anzahl Kreuzfahrtanbieter**	92	29	27	56	36	27	63
durchschn. Flottengröße	3,5	1,6	7,7	2,7	1,8	7,7	2,7
Anzahl Kreuzfahrtschiffe	315	44	66	110	63	142	205
Passagierkapazität der Schiffe (lb)	443.665	27.959	97.569	125.528	42.124	276.013	318.137
Summe BRZ	17.463.393	1.118.081	3.868.093	4.986.174	1.551.435	10.925.784	12.477.219
durchschn. Passagierkapazität (lb)	1.408	635	1.478	1.141	669	1.944	1.552
durchschn. BRZ	55.439	25.411	58.607	45.329	24.626	76.942	60.864

*kein ausschließlicher Schiffseinsatz in Nordeuropa, sondern auch in anderen Fahrtgebieten (innerhalb einer Saison)

**maximal ein Anbieter pro Schiff; einschließlich Kreuzfahrtmarken bzw. Tochterunternehmen

Quelle: eigene Darstellung³⁹⁴

Bei Anbietern kleiner Flotten wird die geografische Konzentration auf bestimmte Fahrtgebiete deutlich, jedoch hat die Flottengröße selbst keinen direkten Einfluss auf die Wahl von Nordeuropa als Fahrtgebiet. So bestehen kaum Unterschiede der durchschnittlichen Flottengrößen (und auch Schiffsgrößen) von Anbietern, die ihre *Gesamtflotte* u. a. innerhalb Nordeuropas bzw. ausschließlich außerhalb Nordeuropas einsetzten: In beiden Fällen handelt es sich um Anbieter mit kleinen Flotten mit jeweils durchschnittlich zwei Schiffen (und kleinen Schiffen mit durchschnittlich 640 lb bzw. 670 lb), wobei zwischen der Flotten- und Schiffsgröße ein positiver Zusammenhang besteht.³⁹⁵

Anbieter, die nur einen *Teil ihrer größeren Flotten* (durchschnittlich acht Schiffe) in Nordeuropa einsetzten, wählten hierfür eher die kleineren Schiffe aus: Diese Anbieter verteilen ihre Schiffe auf Fahrtgebiete innerhalb und außerhalb Nordeuropas und setzten 2013 insgesamt ein Drittel der Schiffe unter anderem in Nordeuropa und den Rest der Schiffe ausschließlich außerhalb Nordeuropas ein. Dabei sind die in Nordeuropa eingesetzten 66 Schiffe deutlich kleiner als die ausschließlich außerhalb Nordeuropas eingesetzten 142 Schiffe (1 500 lb ggü. 1 900 lb je Schiff).

³⁹⁴ Basis der Zuordnung der Einsatz-Fahrtgebiete 2013 zu den Schiffen bilden Quellen der Anbieterrecherche: Vor allem (Online-) Kataloge der Anbieter bzw. Informationen der Anbieter-Homepages (siehe Anhang 13). Zudem wurden Online-Buchungsplattformen genutzt. Vgl. CruisePool GmbH & Co. KG (2013) [ONLINE]; Astoria Reisebüro GmbH (2012) [ONLINE]; Trans Global Tours (2012) [ONLINE]; Small Ship Cruises Inc (2013) [ONLINE].

³⁹⁵ Tendenziell sind insbesondere bei kleineren Flotten auch die Schiffe kleiner: Von den 75 Anbietern mit kleineren Schiffen (maximal 1 500 lb) verfügen 93 Prozent über kleine Flotten (maximal vier Schiffe) und von den 17 Anbietern mit größeren Schiffen (über 1 500 lb) verfügen 71 Prozent über größere Flotten (ab fünf Schiffen). Vgl. Anbieterverteilung nach flottenbezogenen durchschnittlichen Schiffsgrößen bzw. segmentbezogene Flottengrößen in Abb. Z 10 bzw. Tab. Z 8 in Anhang 16.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass trotz der Dominanz weltweiter *Anbieter* im klassischen Kreuzfahrtsegment der Anteil betriebener *Kreuzfahrtschiffe* von Fun-/Clubkreuzfahrtsegment-Anbietern aufgrund deutlich größerer Flotten viel höher ist. Der Schiffseinsatz in Nordeuropa zeigt, dass hier rund 60 Prozent der weltweiten Anbieter im Jahr 2013 rund 35 Prozent der Weltkreuzfahrtflotte einsetzten. Entsprechend wurden immerhin 65 Prozent der weltweiten Kreuzfahrtflotte *nicht* in Nordeuropa eingesetzt. Daraus ergeben sich einerseits Potenziale in Bezug auf Anbieter, die nur einen Teil ihrer Flotte und vorwiegend kleinere Schiffe u. a. in Nordeuropa betreiben (rund 30 Prozent weltweiter Anbieter 2013), wie z. B. Fun-/Clubkreuzfahrt-Anbieter mit größeren Flotten und Schiffen. Solche Anbieter größerer Flotten sind v. a. aus der Sicht Nordeuropas wichtig, da sie über 60 Prozent aller Schiffseinsätze entscheiden; Nordeuropa ist hingegen für diese Anbieter lediglich „eines von vielen“ anvisierten Fahrtgebieten, da hier lediglich 32 Prozent der Schiffe dieser Anbieter eingesetzt werden. Potenziale ergeben sich andererseits in Bezug auf die ca. 40 Prozent Anbieter, die 2013 gar kein Schiff in Nordeuropa einsetzten (mit tendenziell kleineren Schiffen und Flotten). Ursächlich (und damit Lösungsansatz) könnten schiffsgrößenbezogene Engpässe in nordeuropäischen Häfen (Hafenbegrenzungen) oder höhere erwartete Erträge in Fahrtgebieten außerhalb Nordeuropa sein, so dass der größte Kapazitätsanteil in solchen Fahrtgebieten eingesetzt wird. Demzufolge ist für Nordeuropa von Bedeutung, *welche Voraussetzungen* aus Anbietersicht für den Einsatz ihrer gesamten bzw. eines Teils ihrer Flotte in Nordeuropa erfüllt sein müssen, was u. a. Gegenstand der Befragung ist.

3.4 Erhebungsinstrument und Untersuchungsablauf

Das Erhebungsinstrument zur Befragungsdurchführung bildete ein vollstandardisierter Fragebogen, dessen thematische Gliederung sich an den Forschungsfragen orientiert: Zum Bereich der Routenplanung zählen planungsbezogene Anbietermerkmale (Kreuzfahrtsegmente, Quellmärkte, Repeater, Flottengröße und Passagierkapazitäten), Block-out (Bedeutung verschiedener weltweiter Fahrtgebiete³⁹⁶ sowie Gründe und Perspektiven für den Schiffseinsatz in nordeuropäischen Häfen) und zeitliche Planungsaspekte (Dauer von Routenplanung und -vermarktung). Zum Bereich der Hafenwahl gehören die Einflusshöhe allgemeiner und hafenart-spezifischer Hafenwahlkriterien sowie die

³⁹⁶ Anm. d. Verf.: Die Auswahl der im Fragebogen abgefragten Fahrtgebiete erfolgte unter der Maßgabe, dass die jeweiligen Fahrtgebiete potenzielle Wettbewerber für Nordeuropa (Ostsee, Nordland) sind (Fahrtgebiete, die zur selben Jahreszeit befahren werden können, siehe Abb. Z 3 in Anhang 3).

Planungszeitpunkte der Hafenwahlkriterien-Bereiche (geografische Lage, nautische Faktoren, Schiffsversorgung, passagierbezogene Leistungen, Umweltschutz, Safety & Security und ökonomische Faktoren).

Die Gestaltung des Fragebogens erfolgte unter Berücksichtigung der in der Fachliteratur vielfach thematisierten Vorgehensweisen in Bezug auf standardisierte Befragungen.³⁹⁷ Verwendet wurde fast ausschließlich der Fragetypus geschlossener Fragen einschließlich halboffener Fragen (geschlossene Fragen mit offener „Sonstiges“-Kategorie), was v. a. die Merkmale und den Prozess der Routenplanung sowie Planungszeitpunkte und Einflusshöhe der Hafenwahlkriterien betrifft.³⁹⁸ Offene Fragen, bei denen keine Antwortkategorien vorgegebenen sind, fanden lediglich in Bezug auf die (unbekannten) Gründe für bzw. gegen die Wahl kleiner Ostsee- bzw. Nordlandhäfen Anwendung.³⁹⁹

Die Begrenzung und Definition der Antwortkategorien bzw. Skalenpunkte für die geschlossenen Fragen erfolgte auf Basis der theoretischen Erkenntnisse zur Routenplanung (Planungsprozess und Hafenwahlkriterien).⁴⁰⁰ Verwendung fanden überwiegend Nominalskalen (kategorial), aber auch Rational- und Intervallskalen (Rating-Skalen) kamen zum Einsatz.⁴⁰¹ Bei der Rating-Skala (i. d. R. Antwortkategorien auf 5er- oder 7er-Skala) stufen die Befragten ihre Position auf der jeweiligen Merkmalsdimension selbst ein, deren Maßstab bspw. numerisch, verbal oder grafisch ist.⁴⁰²

³⁹⁷ Vgl. u. a. GRUNWALD/HEMPELMANN (2012), S. 66; FANTAPIÉ ALTABELLI (2011), S. 42 ff.; PORST (2011), S. 95 ff.; BORTZ/DÖRING (2006), S. 244 f. In vollstandardisierten Fragebögen findet die Übersetzung der Forschungsfragen in eine auf den Befragtenkreis zugeschnittene Sprache statt. Vgl. BÖHLER (2004), S. 98.

³⁹⁸ Von den 38 Fragen (ohne Kontakt-Fragen) sind 33 Fragen geschlossen (30 geschlossene und 3 halboffene [geschlossene Fragen mit „Sonstige“-Kategorie]) und 5 Fragen sind offen. Der Fragebogen einschließlich der Zuordnung der Fragen-Nummern 1 bis 38 zu den Item-Nummern 1.1 bis 5.11 (stimmen aufgrund technischer Umstände nicht mit der Anzahl an Fragen überein) ist enthalten in Anhang 18 bzw. Tab. Z 9.

³⁹⁹ Zum Fragetypus in Fragebögen vgl. weiterführend PORST (2011), S. 51 ff.; BROSIUS et al. (2012), S. 81 f.

⁴⁰⁰ Präzisierung und Messbarmachung des Erhebungsgegenstandes einschließlich der Auswahl geeigneter Skalen erfolgen in der Operationalisierung. Vgl. weiterführend GRUNWALD/HEMPELMANN (2012), S. 12 ff.

⁴⁰¹ Zur Unterscheidung von Skalenniveaus (Nominal-, Ordinal-, Intervall- und Rationalskalen/Verhältnisskalen) vgl. PORST (2011), S. 69; BÖHLER (2004), S. 108; BEREKOVEN et al. (2009), S. 65; GRUNWALD/HEMPELMANN (2012), S. 56; KUß (2012), S. 194 f.; MEFFERT et al. (2012), S. 151. Nominalskalen im Fragebogen: z. B. Fragen 1.1 oder 1.3; Rationalskalen im Fragebogen: z. B. 1.20, 1.21 oder 1.23; Intervall-/Rating-Skalen im Fragebogen: z. B. 1.5-1.18, 2, 3.1-3.19 oder 4. Im Fragebogen wurden fünf-stufige monopolare Rating-Skalen mit Zahlenvergabe und verbaler Extrempunktumschreibung verwendet (ungerade Stufenzahl ermöglicht mittige Einordnung bzw. Indifferenzbekundung). Vgl. BROSIUS et al. (2012), S. 85.

⁴⁰² Vgl. BEREKOVEN et al. (2006), S. 73; GRUNWALD/HEMPELMANN (2012), S. 59. Rating-Skalen werden i. d. R. als Intervallskala angesehen (obwohl sie streng genommen ordinalskaliert sind), weil davon ausgegangen wird, dass die semantischen Skalenabstände subjektiv als gleich eingeschätzt werden und damit auch so interpretiert werden dürfen. Vgl. GRUNWALD/HEMPELMANN (2012), S. 57.

Vor der eigentlichen Befragungsdurchführung wurden inhaltliche und technische Aspekte des Fragebogens geprüft, indem ein probeweiser Versand an mehrere Empfänger sowie eine entsprechende Überarbeitung des Fragebogens erfolgte.⁴⁰³ In die inhaltliche Überarbeitung des Fragebogens gingen v. a. Anmerkungen und Hinweise eines Experten zum Fragebogen auf Basis eines *Focus Interviews* mit einem Kreuzfahrtroutenplaner ein, der über den Testcharakter informiert war.⁴⁰⁴ Die Erkenntnisse aus diesem Fokus Interview bildeten die Grundlage der Überarbeitung von Befragungsinhalten, bspw. in Bezug auf die Minimierung des Zeitaufwandes, die Vermeidung redundanter Fragen, die sprachliche Angemessenheit (Vermeidung schwer verständlicher Fragen oder unklarer Anweisungen) und die Geeignetheit von Skalen (z. B. Fehlen wichtiger Antwortalternativen oder zu weite Auffächerung von Skalen).⁴⁰⁵ Im Rahmen technischer Aspekte ging es u. a. um das Testen der Korrektheit von Anzeigeeigenschaften, Eingabeformaten (z. B. Einfach- und Mehrfachantworten), Fragenreihenfolge und Filterführung.

Die Befragung wurde in den üblichen Arbeitsschritten durchgeführt: Erstellung der Begleitbriefe, Fragebogenversand, Annahme und Kontrolle eingehender Fragebögen sowie Nacherhebungen.⁴⁰⁶ Die Befragungsumsetzung im Rahmen des Erhebungsablaufs erfolgte insbesondere mit dem Ziel der bestmöglichen zeitlichen Erreichbarkeit der zu befragenden Kreuzfahrtanbieter (Ergiebigkeit), da räumliche Aspekte bzw. Kosten bei Onlinebefragungen eine untergeordnete Rolle spielen.⁴⁰⁷ Die Fragebögen wurden somit während der Arbeitszeiten (nicht am Wochenende) versandt, da die zu Befragenden in ihrer Funktion als Routenplaner beim jeweiligen Kreuzfahrtanbieter und nicht als Privatperson befragt werden sollten. Um die Wahrscheinlichkeit des sofortigen Öffnens der Nachricht bzw. des Links (auch außerhalb der Mitteleuropäischen Zeitzone) zu erhöhen, erfolgte der Fragebogenversand überwiegend am frühen Nachmittag oder morgens.

⁴⁰³ Der Pretest im Vorfeld der eigentlichen Feldarbeit ist ein wichtiges Instrument zur Erhöhung der Datenvalidität, z. B. durch die Vermeidung von Fehlern im Aufbau des Fragebogens, der Frageformulierung und -reihenfolge oder der optischen Gestaltung bzw. des Layouts. Vgl. KOPSCH (1996), S. 5 f. Dabei sollte das gesamte Untersuchungsdesign getestet werden. Vgl. MOHLER/PORST (1996), S. 8.

⁴⁰⁴ Bei einem *Focus Interview* handelt es sich um ein Pretest-Verfahren, bei dem ein Expertengespräch zur Fragebogenentwicklung durchgeführt wird. Vgl. MOHLER/PORST (1996), S. 13. Zu Gegenständen eines Pretests vgl. MOHLER/PORST (1996), S. 9; SCHEUCH (1996), S. 19 f.

⁴⁰⁵ Zentrale Aspekte des durchgeführten Expertengesprächs sind im Gesprächsprotokoll in Anhang 17 enthalten.

⁴⁰⁶ Zusätzliche Arbeitsschritte bei Papierbefragungen einer repräsentativen Stichprobe: Stichprobenplan, Interviewerauswahl, Fragebogendruck bzw. Feldarbeit. Vgl. SEITZ/MEYER (1995), S. 67.

⁴⁰⁷ Zur räumlichen und zeitlichen Befragungsumsetzung (Erhebungsablauf) vgl. GRUNWALD/HEMPELMANN (2012), S. 67.

Der Befragungszeitraum erstreckte sich über knapp einen Monat in mehreren Befragungswellen zum Jahresende 2013. Die Fragebögen wurden an insgesamt zehn Tagen innerhalb des Befragungszeitraums versandt. An diesen Tagen fand einerseits der Erstversand an die Adressen der jeweiligen Befragungswelle statt (insgesamt fünf Befragungswellen). Andererseits wurden im weiteren Befragungsverlauf parallele Nachfassaktionen in Form von Erinnerungen per E-Mail (inkl. des Fragebogen-Links) durchgeführt.⁴⁰⁸ Der sofortige Korrekturversand (fehlerhafte bzw. zurückgewiesene E-Mail-Adressen wurden sofort durch alternative Adressen des jeweiligen Unternehmens ersetzt) sollte sicherstellen, dass jedes Unternehmen der jeweiligen Befragungswelle erreicht wird. Der Kontrolle eingehender Fragebögen kam somit eine hohe Bedeutung zu, da die Adressen der nachfolgenden Befragungswellen bzw. Erinnerungen entsprechend der erfolgten Rückmeldungen anzupassen waren. Zu den Rückmeldungen zählen beantwortete Fragebögen und Rückmeldungen über die Verweigerung der Teilnahme oder darüber, dass die jeweilige Person zeitweise bzw. endgültig nicht mehr im Unternehmen tätig ist. Des Weiteren fanden Nachfassaktionen in Form von telefonischen Rückfragen (bei deutschen Anbietern) statt, sofern die Anbieter noch nicht an der Befragung teilgenommen und eine Teilnahme noch nicht ausgeschlossen hatten.⁴⁰⁹

Insgesamt wurde der Fragebogen an 571 verschiedene Personen (Erst- und Korrekturversand) verschickt, von denen 503 zugestellt wurden (68 Unzustellbare) und wiederum 497 der erreichten Ansprechpartner waren noch im Unternehmen tätig. Die Gesamtzahl versandter Erinnerungen an die im Unternehmen tätigen Ansprechpartner beläuft sich auf 709, so dass es faktisch 1 206 „Chancen“ gab, den Fragebogen auszufüllen.⁴¹⁰

⁴⁰⁸ Versand von maximal zwei Erinnerungen je Befragungswelle jeweils nach Ablauf einer Woche an die Adressen der betreffenden Befragungswelle, von denen noch keine Antwort eingegangen war.

⁴⁰⁹ Jede der insgesamt fünf Befragungswellen erfolgte an jeweils *einen* Adressaten pro Unternehmen, da ein möglichst „breiter“ Rücklauf angestrebt wurde (Vermeidung von Mehrfachantworten desselben Anbieters). Die Adresslisten der folgenden Wellen wurden an die erzielten Rückläufe angepasst: Unternehmen, die bereits an der Befragung teilgenommen hatten, wurden aus allen Folgelisten entfernt (Adresslisten mit „neuen“ Adressen der folgenden Befragungswellen sowie jeweilige Erinnerungslisten). Eine detaillierte Übersicht des Befragungsplans ist im Anhang 19 (Abb. Z 11) enthalten.

⁴¹⁰ Eine detaillierte Übersicht der Anzahl versandter/zugestellter Fragebögen einschließlich der Anzahl erreichter Ansprechpartner ist in Abb. Z 12 im Anhang 19 enthalten.

4 Befragungsergebnisse zur Routenplanung von Kreuzfahrtanbietern

4.1 Charakterisierung der befragten Kreuzfahrtanbieter

4.1.1 Struktur der Befragten im Vergleich zur Grundgesamtheit

An der Befragung nahmen insgesamt 22 Experten teil, welche für die Planung von 26 der 100 recherchierten Kreuzfahrtanbieter verantwortlich sind, da die Routenplanung für einige der erfassten Unternehmen gemeinsam erfolgt.⁴¹¹ In Abhängigkeit von der Anzahl einbezogener Unternehmen ergibt sich ein Rücklauf von 24 bzw. 26 Prozent.⁴¹² Dieser Rücklauf ist v. a. im Hinblick auf die stark begrenzte Grundgesamtheit in Verbindung mit tendenziell geringen Rückläufen bei Onlinebefragungen als positiv einzuschätzen. Insgesamt wird damit die Planung von 147 Kreuzfahrtschiffen weltweit abgedeckt, was fast der Hälfte der weltweiten Kreuzfahrtflotte 2013 (315 Schiffe) entspricht. Die Struktur dieser Befragungsteilnehmer (nachfolgend *Befragte* bzw. *befragte Anbieter*) wird im Folgenden hinsichtlich Anbieterart, Hauptsitz, Kreuzfahrtsegment (einschließlich Repeater-Anteil) unter Berücksichtigung der weltweiten Anbieterstruktur betrachtet.

In Bezug auf die *Anbieterart* spiegelt die Struktur der Befragten die Gesamtverteilung der Kreuzfahrtanbieter gut wider, wie in Tab. C-8 deutlich wird. Der Anteil *befragter* Reedereien ist mit 69 Prozent fast genauso hoch wie der Anteil der Reedereien insgesamt (74 Prozent). Hingegen sind befragte Reedereien mit großen Flotten etwas überrepräsentiert, denn der Anteil betriebener Schiffe ist bei den Befragten mit 89 Prozent deutlich höher als insgesamt (79 Prozent).

⁴¹¹ Rückmeldungen verschiedener Befragungsteilnehmer verdeutlichten, dass fünf Befragte keine Kreuzfahrtanbieter i. S. d. Definition dieser Arbeit sind, da sie die Routenplanung nicht selbst durchführen. Zudem zeigten Rückmeldungen von Kreuzfahrtanbietern, dass die Routenplanung in zwei Fällen für jeweils zwei Unternehmen gemeinsam erfolgt. Somit ist die tatsächliche Anzahl von Kreuzfahrtanbietern um mindestens sieben zu reduzieren, so dass im Jahr 2013 höchstens 93 Kreuzfahrtanbieter existierten. Eine Übersicht der Befragungsteilnehmer enthält Tab. Z 10 in Anhang 20.

⁴¹² Die Anteilsberechnung kann entweder auf Basis der ursprünglich ermittelten Anbieter (100) oder auf Basis der revidierten Anbieterzahl (93) nach der Befragungsdurchführung erfolgen. Im ersten Fall wären somit alle 26 Anbieter einzubeziehen, auf welche sich die Aussagen eines Fragebogens beziehen (ein Fragebogen kann für mehr als einen Anbieter gelten), woraus sich ein Rücklauf von 26 Prozent ergäbe. Im zweiten Fall wären die „tatsächlichen“ 22 Anbieter einzubeziehen, woraus sich ein Anteil von 24 Prozent ableiten lässt.

Tab. C-8: Gegenüberstellung weltweiter und befragter Kreuzfahrtanbieter 2013 nach Anbieterart

Anbieterart	Anbieter		Befragungsteilnehmer		Abweichung von der Gesamtverteilung (Prozentpunkte)
	Gesamt	Prozent	Gesamt	Prozent	
Reederei/Eigentümer	74	74,0	18	69,2	-4,8
Charterer/Reiseveranstalter	26	26,0	8	30,8	4,8
Gesamt	100	100	26	100	
	betriebene Schiffe (gesamt)*		betriebene Schiffe (Befragte)		
	Gesamt	Prozent	Gesamt	Prozent	
Reederei/Eigentümer	278	79,4	131	89,1	9,7
Charterer/Reiseveranstalter	72	20,6	16	10,9	-9,7
Gesamt	350	100	147	100	

* nur Schiffe, die im Jahr 2013 eingesetzt wurden (inkl. Doppelzählung vercharterter Schiffe)

Quelle: eigene Darstellung

In Bezug auf ihren *Hauptsitz* spiegelt die Verteilung der Befragten jene der weltweiten Anbieter ebenfalls gut wider: Wie bei den Anbietern insgesamt dominieren die USA, Deutschland und Großbritannien, jedoch sind die Befragten in Bezug auf diese drei Länder mit 70 Prozent überrepräsentiert (bei den Anbietern insgesamt sind es lediglich 50 Prozent). Entsprechend unterrepräsentiert sind die Befragten hinsichtlich „sonstiger“ Länder, wie Spanien, Niederlande oder Italien (siehe Tab. C-9).

Tab. C-9: Gegenüberstellung weltweiter und befragter Kreuzfahrtanbieter 2013 nach Hauptsitz

Hauptsitz (Land)	Anbieter		Befragungsteilnehmer		Abweichung von der Gesamtverteilung (Prozentpunkte)*
	Gesamt	Prozent	Gesamt	Prozent	
USA	25	25,0	8	30,8	5,8
Deutschland	13	13,0	6	23,1	10,1
Großbritannien	13	13,0	5	19,2	6,2
Australien	6	6,0	2	7,7	1,7
China	4	4,0	1	3,8	-0,2
Japan	4	4,0	1	3,8	-0,2
Sonstige	35	35,0	3	11,5	-23,5
Gesamt	100	100,0	26	100,0	

* der geringe Unterschied zwischen den Summen positiver/negativer Abweichungen resultiert aus Rundungsdifferenzen

Quelle: eigene Darstellung

Die Länderzugehörigkeit der Befragten steht in enger Verbindung zu den Quellmärkten, denn Letztere stimmen größtenteils mit dem Hauptsitz der Anbieter überein bzw. beinhalten eine darüber hinaus gehende Marktabgrenzung. Dabei ist Deutschland eher auch Quellmarkt für Befragte mit Sitz außerhalb Deutschlands (z. B. USA), während die USA seltener auch Quellmarkt für Befragte mit Sitz außerhalb der USA (z. B. Deutschland) ist. Dies wird deutlich anhand der gegenläufigen Reihenfolge der USA und Deutschlands bezüglich Hauptsitz (höherer Anbieteranteil aus den USA) und Quellmarkt: So ist Deutschland für 27 Prozent der Befragten der primäre Quellmarkt, gefolgt von Nordamerika

(18 Prozent), Großbritannien (14 Prozent), Asien und Australien (jeweils 9 Prozent); 23 Prozent gaben an, auf verschiedenen Märkten gleichzeitig bzw. dem weltweiten Markt tätig zu sein.

Auch die Anbieterverteilung nach *Kreuzfahrtsegmenten* spiegelt die Grundgesamtheit relativ gut wider, denn lediglich Anbieter sonstiger Kreuzfahrten (v. a. Bildungskreuzfahrten, wie „Educational Voyages“ und „Learning-Based Voyages“) sind bei den Befragten unterrepräsentiert und stehen im Unterschied zur Gesamtverteilung an letzter Stelle (siehe Tab. C-10).⁴¹³ Bei den übrigen drei Segmenten bestehen hingegen nur geringfügige Abweichungen von der Gesamtverteilung. So führt der Großteil der Befragungsteilnehmer Klassische Kreuzfahrten durch, gefolgt von Expeditions-/Adventure-Kreuzfahrten und Fun-/Club-Kreuzfahrten/Contemporary Cruises.

Tab. C-10: Gegenüberstellung weltweiter und befragter Kreuzfahrtanbieter 2013 nach Kreuzfahrtsegment

Produktsegmente	Anbieter		Befragungsteilnehmer		Abweichung von der Gesamtverteilung (Prozentpunkte)
	Gesamt*	Prozent	Gesamt*	Prozent	
Klassische Kreuzfahrten	43	40,2	12	44,4	4,3
Expeditions-/Adventure Kreuzfahrten	26	24,3	7	25,9	1,6
Fun-/Club-Kreuzfahrten/ "Contemporary Cruises"	17	15,9	5	18,5	2,6
Sonstiges (z. B. Segel- oder Bildungskreuzfahrten)	21	19,6	3	11,1	-8,5
Gesamt	107	100,0	27	100,0	

* Mehrfachzuordnungen von Anbietern, die in mehreren Produktsegmenten tätig sind

Quelle: eigene Darstellung

Befragte Kreuzfahrtanbieter mit sehr großen Schiffen sind leicht unterrepräsentiert: Die durchschnittliche Passagierkapazität der Kreuzfahrtschiffe befragter Anbieter ist mit rund 1 100 lb geringer als die der weltweiten Kreuzfahrtflotte mit rund 1 400 lb (siehe Tab. C-11 und Tab. C-5 auf S. 112). Dies liegt v. a. an den tendenziell kleineren Schiffen der *befragten* Fun-/Clubkreuzfahrt-Anbieter im Vergleich zu *allen* Anbietern dieses Segments (durchschnittlich 2 100 bzw. 2 300 lb), deren Schiffe zudem über die Hälfte der Weltflotte ausmachen. Hingegen sind Befragte mit großen Flotten leicht überrepräsentiert: Deren

⁴¹³ Anm. d. Verf.: Die 22 Befragungsteilnehmer waren zum Teil in unterschiedlichen Produktsegmenten zugleich tätig, weshalb die Gesamtzahl der zugeordneten Teilnehmer bei 27 liegt (Ursache: Möglichkeit von Mehrfachantworten in Frage 1.1). Anbieter von „Segelkreuzfahrten“ (laut Angabe im Fragebogen) wurden aufgrund ihrer geringen Zahl zu den Anbietern sonstiger Kreuzfahrten gezählt.

Flottengröße liegt mit durchschnittlich sieben Schiffen deutlich über der Flottengröße weltweiter Kreuzfahrtanbieter (durchschnittlich vier Schiffe).⁴¹⁴

Tab. C-11: Schiffskapazitäten und Flottengrößen befragter Kreuzfahrtanbieter nach Kreuzfahrtsegment

befragte Anbieter	Ø Schiffskapazität je Anbieter (Unterbetten)	Ø Flottengröße je Anbieter (Anzahl Schiffe)	Ø Flottenkapazität je Anbieter (Unterbetten)	Gesamtzahl Schiffe	Gesamtkapazität (Unterbetten)
Klassische Kreuzfahrten (N=12)	1.110	6,5	11.123	78	133.472
Fun-Kreuzfahrten (N=5)	2.123	13,8	32.126	69	160.632
Expeditionskreuzfahrten (N=6)	362	2,3	708	14	4.245
Sonstige (N=3)	969	1,3	1.319	4	3.958
Gesamt (N=21)	1.151	7,0	13.181	147	276.799

Quelle: eigene Darstellung⁴¹⁵

Der durchschnittliche *Anteil der Repeater* bzw. Stammgäste liegt insgesamt bei 43 Prozent und ist v. a. bei Anbietern Klassischer Kreuzfahrten und Fun-/Clubkreuzfahrten relativ hoch (50 bzw. 45 Prozent), während dieser Anteil bei Anbietern sonstiger Kreuzfahrten bzw. bei Expeditionskreuzfahrt-Anbietern mit 27 bzw. 34 Prozent vergleichsweise gering ist. Repeater sind mit Blick auf die langfristige Auslastung des überaus hohen (und steigenden) Kapazitätsangebots in den Segmenten Klassischer und Fun-/Clubkreuzfahrten auch von sehr hoher Bedeutung, was für Anbieter im Nischensegment aufgrund deutlich kleinerer Schiffe und Flotten (z. B. Expeditionskreuzfahrten) weniger gilt.

Dabei kann das „Repeater-Potenzial“ vom jeweiligen Quellmarkt abhängig sein: So scheinen insbesondere deutsche und britische Passagiere wiederholt Kreuzfahrten zu unternehmen. Dies lässt der hohe Repeater-Anteil bei Anbietern mit den hauptsächlichen Quellmärkten Deutschland (58 Prozent) und Großbritannien (53 Prozent) vermuten. Anbieter mit Nordamerika als hauptsächlichem Quellmarkt (dritt-wichtigster Quellmarkt der Befragten) schätzen hingegen ihren Repeater-Anteil lediglich auf durchschnittlich 26 Prozent.⁴¹⁶

⁴¹⁴ Die meisten Schiffe (65 Prozent) bzw. die höchsten Passagierkapazitäten (78 Prozent) entfallen auf Befragte großer Flotten (über zehn Schiffe) bzw. auf Befragte mit großer und mittelgroßer Flotten (über 87 bzw. 95 Prozent), während Befragte mit kleinen Flotten (zwei bis drei Schiffe) bzw. mit lediglich einem Schiff zusammen lediglich 13 Prozent der Schiffe bzw. 5 Prozent der Passagierkapazität betreiben, siehe Tab. Z 11 in Anhang 21.

⁴¹⁵ Anm. d. Verf.: Zur Vermeidung von Doppelzählungen derselben Schiffe werden nur 21 der (insgesamt 22) befragten Experten einbezogen (zwei Experten sind demselben Unternehmen zuzuordnen). Die Flottengröße von durchschnittlich sieben Schiffen bezieht sich auf die *betriebene* Schiffsflotte der befragten Anbieter (einige Kreuzfahrtanbieter nehmen die Routenplanung für mehrere Anbieter gemeinsam – und damit für größere Flotten – vor). Somit kann sie höher sein als die rein anbieterbezogene Flottengröße.

⁴¹⁶ Abweichende Repeaterquoten werden auch in Abhängigkeit von der durchschnittlichen Flotten- und Schiffsgröße der Anbieter deutlich, die in Verbindung mit ihrer Segmentzugehörigkeit stehen. Eine Übersicht der Repeater-Anteile nach dem Kreuzfahrtsegment, der Flottengröße, der durchschnittlichen Schiffsgröße sowie dem hauptsächlichen Quellmarkt der Anbieter enthält Tab. Z 12 in Anhang 21.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass der Befragungsrücklauf mit rund einem Viertel der Anbieter und fast der Hälfte der weltweiten Kreuzfahrtflotte 2013 positiv zu bewerten ist. Die Gesamtverteilung nach Anbieterart, Hauptsitz (einschließlich Quellmärkte) und Anbietersegment spiegelt sich in der Verteilung der Befragten gut wider; leicht unterrepräsentiert sind Anbieter mit sehr großen Schiffen und leicht überrepräsentiert sind Anbieter mit großen Flotten. Demzufolge sind Rückschlüsse der Befragungsergebnisse auf die Kreuzfahrtanbieter insgesamt möglich.

4.1.2 Bedeutung nordeuropäischer Fahrtgebiete für die Befragten

Die im Folgenden betrachtete *Bedeutung* nordeuropäischer Fahrtgebiete bezieht sich auf den *generellen* Stellenwert dieser Gebiete, der sich nach dem *durchschnittlich* eingesetzten, jährlichen Passagiovolumen in den jeweiligen Fahrtgebieten bemisst. Die Fahrtgebietswahl eines bestimmten Jahres muss folglich nicht mit den generellen Präferenzen des Anbieters übereinstimmen.

Größte Bedeutung für die Befragten haben die nordeuropäischen Fahrtgebiete Nordland und Ostsee, die aufgrund der höchsten durchschnittlichen Bewertungen an erster und zweiter Stelle stehen; an dritter Stelle stehen Mittelmeer/Schwarzes Meer (siehe Abb. C-16). Europäische Fahrtgebiete sind somit für die befragten Anbieter deutlich wichtiger als die Karibik, dem weltweit bedeutendsten Fahrtgebiet.⁴¹⁷ Die Spannweite der Mittelwerte (zwischen 2,2 und 4,3 ohne „Sonstiges“) verdeutlicht, dass bei keinem Fahrtgebiet „Einigkeit“ der Anbieter über dessen Bedeutung besteht. Dies deutet auf Unterschiede der fahrtgebietsbezogenen Prioritäten zwischen den Anbietersegmenten hin.

⁴¹⁷ Die Karibik steht laut CLIA seit 2011 (bis 2014) in Bezug auf den weltweiten Schiffseinsatz bzw. die weltweite Verteilung von Kreuzfahrtskapazitäten auf Kreuzfahrtrouten (Bettentage/Passagiernächte) an erster Stelle, gefolgt vom Mittelmeer und Europa (Nord- und Westeuropa), siehe Abb. Z 4 in Anhang 7.

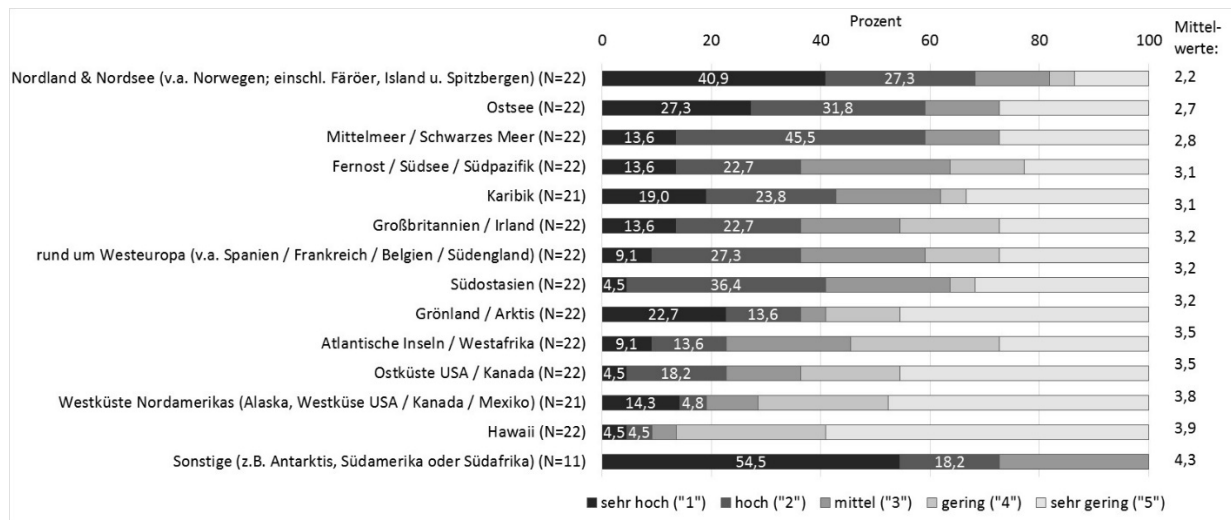


Abb. C-16: Generelle Bedeutung ausgewählter Fahrtgebiete für befragte Kreuzfahrtanbieter

Quelle: eigene Darstellung

Für Anbieter mit hoher Bedeutung der Ostsee (Bewertung mit „1“ oder „2“) ist eine insgesamt größere Vielfalt an Fahrtgebieten von Bedeutung: Sie bewerten deutlich mehr der übrigen Fahrtgebiete – neben europäischen v. a. auch *außereuropäische* Fahrtgebiete (z. B. Karibik oder Ostküste USA/Kanada oder Südostasien) – ebenfalls überdurchschnittlich hoch. Hauptwettbewerber der Ostsee sind v. a. Nordland, Mittelmeer und Karibik, da sie für Anbieter mit hohem Stellenwert der Ostsee ebenfalls eine hohe Bedeutung haben. Anbieter mit hoher Bedeutung des Nordlands konzentrieren sich hingegen eher auf dieses Fahrtgebiet, da andere Fahrtgebiete teilweise deutlich geringere Bewertungen erhalten (siehe Abb. C-17).⁴¹⁸

⁴¹⁸ Bei hoher Bedeutung des Nordlands werden relativ viele Fahrtgebiete geringer bewertet (Westküste Nordamerikas, Ostküste der USA, Fernost/Südsee/Südpazifik, die Karibik, Südostasien und Hawaii), während bei hoher Bedeutung der Ostsee lediglich zwei Fahrtgebiete etwas geringer bewertet werden (Grönland/Arktis und Fernost/Südsee/Südpazifik).

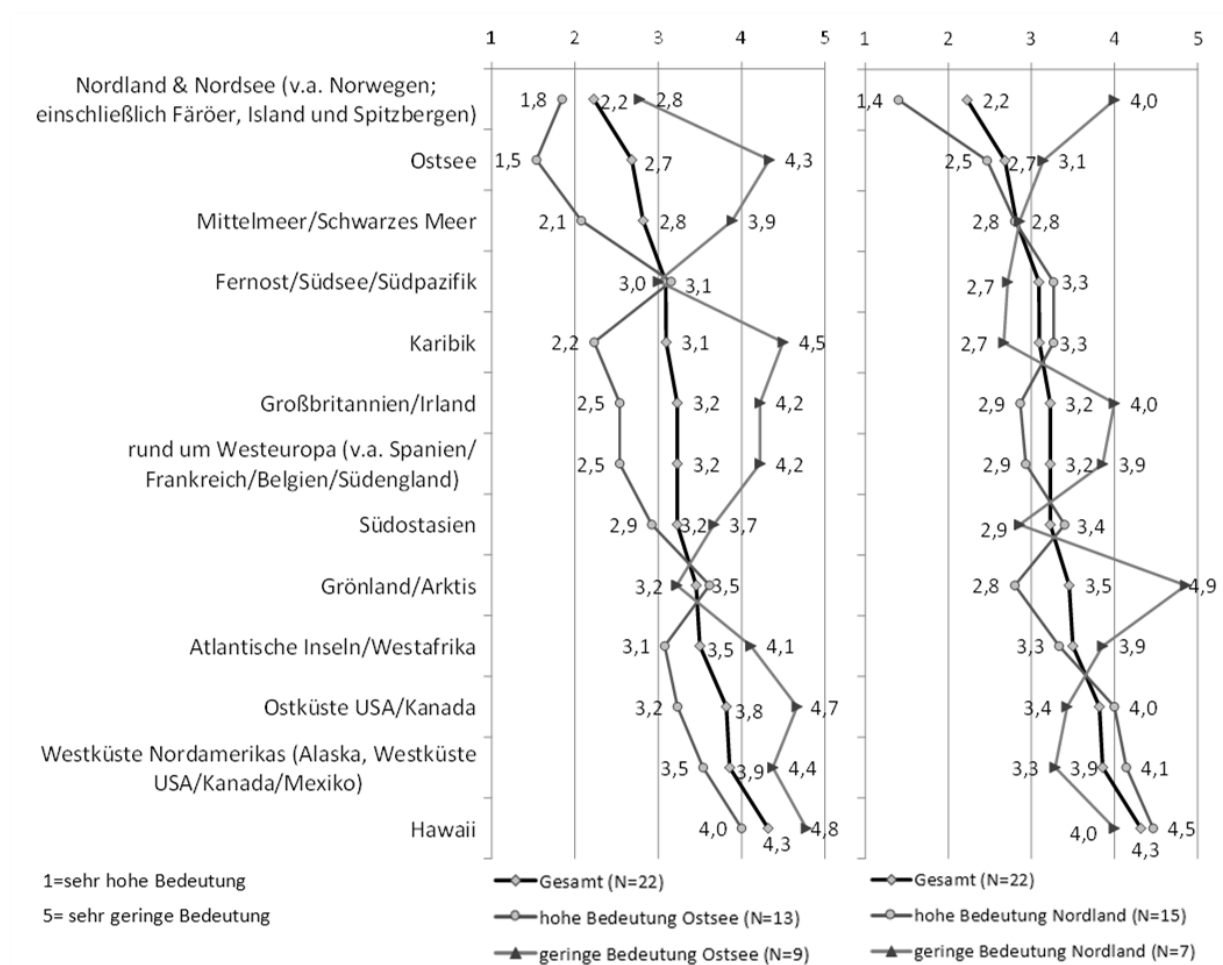


Abb. C-17: Durchschnittliche Bewertung der Bedeutung der Fahrtgebiete bei hoher bzw. geringer Bedeutung der Fahrtgebiete Ostsee und Nordland

Quelle: eigene Darstellung

Es deutet sich an, dass das Befahren des Nordlands unabhängiger vom Befahren der Ostsee ist als umgekehrt: Für Anbieter mit hoher Bedeutung des Nordlands (1,4) ist die Ostsee deutlich unwichtiger (2,5), während Anbieter mit hohem Stellenwert der Ostsee (1,5) das Nordland nur etwas geringer bewerten (1,8).⁴¹⁹ Zudem zeigen die Unterschiede der Fahrtgebietsbewertungen, dass Mittelmeer/Schwarzes Meer und Karibik bei hoher Bedeutung der *Ostsee* viel wichtiger sind als bei geringer Bedeutung der Ostsee (Bewertung mit „3“, „4“ oder „5“); bezüglich des hohen/geringen Stellenwerts des *Nordlands* gibt es hingegen kaum Bewertungsunterschiede dieser Fahrtgebiete. Hinsichtlich des Fahrtgebietes Grönland/Arktis ist es umgekehrt. Ursächlich für diese Abweichungen ist die spezifische Fahrtgebietswahl innerhalb der Kreuzfahrtsegmente.

⁴¹⁹ Eine grafische Darstellung der hohen/geringen Bedeutung beider Fahrtgebiete enthält Abb. Z 13 in Anhang 22.

Die Bedeutung der Fahrtgebiete Ostsee und Nordland weicht zwischen den *Kreuzfahrtsegmenten* ab. Für Anbieter Klassischer Kreuzfahrten haben Ostsee und Nordland einen ähnlich hohen Stellenwert; für Expeditionskreuzfahrt-Anbieter hat das Nordland eine hohe und die Ostsee eine geringe Bedeutung; für fast alle befragten Anbieter von Fun-/Contemporary Cruises hat die Ostsee einen hohen und das Nordland einen geringeren Stellenwert (siehe Tab. C-12).⁴²⁰

Tab. C-12: Anzahl und Anteile befragter Kreuzfahrtanbieter mit hoher Bedeutung der Fahrtgebiete Ostsee und Nordland

	Gesamt	hohe Bedeutung** Ostsee	in %	hohe Bedeutung** Nordland	in %
Gesamt	22	13	59,1	15	68,2
Klassische Kreuzfahrten	12	10	83,3	10	83,3
Expeditions-/Adventure Kreuzfahrten	7	2	28,6	6	85,7
Fun-/Club-Kreuzfahrten/"Contemporary Cruises"	5	4	80,0	2	40,0
Sonstige*	3	1	33,3	0	0,0

* z. B. Bildungskreuzfahrten

** Bewertung der Bedeutung der Fahrtgebiete (Ø Passagiervolumen des Schiffseinsatzes) mit "1" od. "2"

Quelle: eigene Darstellung

Aufgrund des abweichenden Stellenwerts der Fahrtgebiete in den Kreuzfahrtsegmenten unterscheidet sich die Struktur der eingesetzten Schiffe in der Ostsee und im Nordland. Die generell hohe Bedeutung der Ostsee für Anbieter von Klassischen Kreuzfahrten und von Fun-/Clubkreuzfahrten führt zu deutlich höheren potenziellen Passagierkapazitäten in diesem Fahrtgebiet im Vergleich zum Nordland. Dies ist mit hohen Anforderungen an das Hafennetz in der Ostsee verbunden, das für die Schiffsanzahl und -größen geeignet sein muss (siehe Tab. C-13).

⁴²⁰ Die durchschnittliche Bewertung der Bedeutung der Fahrtgebiete Ostsee und Nordland beträgt bei Anbietern Klassischer Kreuzfahrten durchschnittlich jeweils 1,7; bei Expeditionskreuzfahrt-Anbietern 3,6 bzw. 1,9 und bei Fun-/Clubkreuzfahrt-Anbietern 2,4 bzw. 3,2. Weitere vergleichsweise wichtige Fahrtgebiete für die Anbieter Klassischer Kreuzfahrten: Mittelmeer/Schwarzes Meer (2,0), Großbritannien/Irland und rund um Westeuropa (jeweils 2,3); im Expeditionskreuzfahrt-Segment: Grönland/Arktis (1,9) und „sonstige“ Fahrtgebiete: v. a. Antarktis (1,2) und im Fun-/Clubkreuzfahrtsegment: Karibik (2,0) sowie „sonstige“ Fahrtgebiete: Australien/Neuseeland, Rotes Meer/Arabischer Golf (2,3). Eine Übersicht dieser Durchschnittswerte enthält Tab. Z 13 in Anhang 22.

Tab. C-13: Kapazitäten und Größe von Schiffen und Flotten der befragten Kreuzfahrtanbieter 2013 nach Bedeutung der Fahrtgebiete Ostsee und Nordland

befragte Anbieter nach Bedeutung der Fahrtgebiete Ostsee/Nordland*	Ø Schiffskapazität je Anbieter (lb)	Ø Flottengröße je Anbieter (Anzahl Schiffe)	Ø Flottenkapazität je Anbieter (lb)	Gesamtzahl Schiffe in der Flotte	Gesamtkapazität (lb)
hohe Bedeutung Ostsee (N=13)	1.274	7,8	16.067	102	208.866
geringe Bedeutung Ostsee (N=8)	951	5,6	8.492	45	67.933
hohe Bedeutung Nordland (N=14)	934	5,6	9.198	79	128.765
geringe Bedeutung Nordland (N=7)	1.585	9,7	21.148	68	148.034
Gesamt (N=21)	1.151	7,0	13.181	147	276.799

* Einbezug von 21 (der insgesamt 22) befragten Experten zur Vermeidung von Doppelzählungen (zwei Experten zählen zu demselben Unternehmen mit denselben Schiffen); hohe bzw. geringe Bedeutung: Bewertung mit "1" od. "2" bzw. mit "3", "4" od. "5".

Quelle: eigene Darstellung

Die *zukünftige Bedeutung* der beiden nordeuropäischen Fahrtgebiete auf dem weltweiten Kreuzfahrtmarkt in den nächsten fünf bis zehn Jahren wird von den befragten Anbietern mit durchschnittlichen Bewertungen von 2,4 (Ostsee) bzw. 2,5 (Nordland) jeweils leicht steigend eingeschätzt (siehe Tab. C-14). Dabei wird die Entwicklung der Ostsee in fast jedem Anbietersegment besser gesehen als die Entwicklung des Nordlands; lediglich Anbieter Klassischer Kreuzfahrten schätzen beide Fahrtgebiete gleich ein (2,3). Die zukünftige Ostseeentwicklung wird von Anbietern sonstiger Kreuzfahrten am höchsten (1,7) und von Expeditionskreuzfahrt-Anbietern am geringsten eingeschätzt (2,5). Die Entwicklung des Nordlands wird hingegen von Anbietern Klassischer Kreuzfahrten relativ gut (2,3) und von Fun-/Clubkreuzfahrt-Anbietern am schlechtesten bewertet (3,0). Besonders unterschiedlich bewerten Anbieter sonstiger Kreuzfahrten die zukünftige Entwicklung der Ostsee bzw. des Nordlands (1,7 bzw. 2,7) und Fun-/Clubkreuzfahrt-Anbieter schätzen die Perspektiven *beider* Fahrtgebiete vergleichsweise gering ein (2,7 bzw. 3,0). Der künftige Stellenwert beider nordeuropäischen Fahrtgebiete wird tendenziell besser bewertet, wenn auch die generelle Bedeutung dieser Fahrtgebiete für den jeweiligen Anbieter hoch ist.⁴²¹

⁴²¹ Die *Ostseeentwicklung* wurde hoch bewertet (2,2 bzw. 2,1), wenn die Ostsee von hoher Bedeutung bzw. das Nordland von geringer Bedeutung ist und die *Nordlandentwicklung* wurde hoch bewertet (mit 2,3 bzw. 2,4), wenn das Nordland von hoher Bedeutung bzw. die Ostsee von geringer Bedeutung ist (siehe Tab. Z 14 in Anhang 22).

Tab. C-14: Einschätzung der zukünftigen Entwicklung nordeuropäischer Fahrtgebiete nach Kreuzfahrtsegment

Einschätzung der Fahrtgebieteentwicklung (nächste 5-10 Jahre) nach Kreuzfahrtsegment der Anbieter			Bewertungs- differenz
befragte Anbieter	Ostsee	Nordland	
Klassische Kreuzfahrten (N=12)	2,3	2,3	0,0
Fun-Kreuzfahrten (N=5)	2,4	3,0	0,6
Expeditionskreuzfahrten (N=6/7)	2,5	2,6	0,1
Sonstige (N=3)	1,7	2,7	1,0
Gesamt (N=21/22)	2,4	2,5	0,1

1 = wachsende Bedeutung

5 = sinkende Bedeutung

Quelle: eigene Darstellung

Die vergleichsweise geringe Bewertung der zukünftigen Entwicklung von Nordland und Ostsee durch Fun-/Clubkreuzfahrt-Anbieter steht in enger Verbindung zu den steigenden Schiffsgößen. Dies wird anhand der von den Befragten genannten *zukünftig notwendigen Aufgaben und Anpassungen* in nordeuropäischen Häfen deutlich. Diese Anpassungen werden hauptsächlich von Anbietern größerer Flotten und Schiffe als notwendig angesehen und beziehen sich primär auf Bereiche, die mit steigenden Schiffsgößen wichtiger werden – entweder direkt (Hafenkosten, Hafenstrukturen und seeseitige Zugänglichkeit zum Hafen) oder indirekt (Vermarktung weniger bekannter Ziele als Alternative für überfüllte Häfen): Insbesondere (Fun-/Clubkreuzfahrt-) Anbieter mit großen bzw. Mega-Schiffen fordern zukünftig wettbewerbsfähige Preise bzw. geringere Hafenkosten (fünf Nennungen), eine umfassendere und bessere Vermarktung weniger bekannter Landausflugs-Optionen (fünf Nennungen), die Verbesserung der Hafenzugänglichkeit für große Schiffe, verbesserte Hafeneinrichtungen/-strukturen (jeweils vier Nennungen), die Erweiterung von Landausflugs- und Transportkapazitäten zur Unterstützung von Anläufen großer Schiffe bzw. die Begrenzung der Anzahl von Mega-Schiffen pro Tag in der Hochsaison zur Vermeidung von Überfüllung (drei Nennungen) sowie die Ablaufoptimierung im Rahmen der Schiffsversorgung bzw. des „berthing managements“ (zwei Nennungen). Vereinzelt Anbieter Klassischer Kreuzfahrten mit großen Schiffen fordern die Verfügbarkeit von landbasiertem bzw. „Barge-basiertem“ Strom (LNG-Hybrid Barge) und deuten Unsicherheiten in Bezug auf die Auswirkungen der SECA-Regelungen an. Dass diese Bereiche im Fun-/Clubkreuzfahrt-Segment bzw. von Anbietern mit sehr großen und Mega-Schiffen nicht explizit angesprochen werden, ist mit den vorwiegend ökonomischen

Auswirkungen der SECA-Regelungen auf die Fahrtgebietswahl zu erklären, die sich im hohen Stellenwert potenzieller Deckungsbeiträge für diese Anbieter widerspiegeln.⁴²²

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass das Befahren nordeuropäischer Fahrtgebiete für die Befragten von hoher Bedeutung ist. Dabei hat im Fun-/Clubkreuzfahrt-Segment die Ostsee eine deutlich höhere Priorität, während im Expeditionskreuzfahrt-Segment das Nordland wichtiger ist. Die vergleichsweise geringe Bedeutung der Ostsee für Expeditionskreuzfahrt-Anbieter ist jedoch nicht als ungenutztes Potenzial zu interpretieren, da die Ostsee kein Expeditions-Fahrtgebiet ist (mit entlegenen bzw. schwer zugänglichen Häfen). Während die Auswahl an potenziellen Fahrtgebieten für Expeditionskreuzfahrt-Anbieter grundsätzlich geringer bzw. spezifischer ist (v. a. Nordland und Grönland/Arktis), spielt v. a. für Fun-/Clubkreuzfahrt-Anbieter eine Vielzahl weltweiter Fahrtgebiete eine große Rolle. Dieser segmentspezifische Stellenwert bestimmter Fahrtgebiete geht einher mit unterschiedlichen Schiffstypen und -größen innerhalb der jeweiligen Fahrtgebiete. Trotz insgesamt positiver Bewertung der zukünftigen Entwicklung Nordeuropas deutet sich an, dass v. a. die steigenden Schiffsgrößen die Beurteilung der zukünftigen Fahrtgebietsentwicklung in Nordeuropa beeinflussen: Dies zeigen sowohl die geringen Bewertungen der zukünftigen Entwicklung Nordeuropas von Fun-/Clubkreuzfahrt-Anbietern als auch deren geforderte Anpassungen in diesem Fahrtgebiet.

4.2 Dauer der Planung und Vermarktung von Kreuzfahrtrouten

Die Routenplanung ist durch eine lange Vorlaufzeit gekennzeichnet, da nicht nur die *Planungsdauer* selbst, sondern auch die sich anschließende *Vermarktungsdauer* zu berücksichtigen ist. Bei den Befragten dauert der Gesamtprozess im Durchschnitt ca. 2,1 Jahre (Einzelangaben liegen zwischen 3 Monaten und 4,5 Jahren); bei Fun-/Clubkreuzfahrten sind es sogar 2,6 Jahre, bei Klassischen Kreuzfahrten 2,1 Jahre und bei sonstigen Kreuzfahrten bzw. Expeditionskreuzfahrten ist der Zeitraum mit jeweils 1,6 Jahren am kürzesten.⁴²³

⁴²² Zu notwendigen zukünftigen Anpassungen in nordeuropäischen Häfen haben rund 60 Prozent der befragten Kreuzfahrtanbieter (13 Anbieter) Aussagen getroffen; überwiegend in den Segmenten Klassischer Kreuzfahrten (75 Prozent) und Fun-/Clubkreuzfahrten (60 Prozent). In Bezug auf die *Schiffsgrößen* sind es v. a. Anbieter mit Mega-Schiffen (100 Prozent) und mit mittelgroßen Schiffen (67 Prozent). Die Nennungen der zukünftig notwendigen Anpassungen nach Kreuzfahrtsegment und Schiffsgröße enthalten Tab. Z 18 und Tab. Z 19 in Anhang 25.

⁴²³ Bei den folgenden segmentspezifischen Aussagen ist zu berücksichtigen, dass die Zahl befragter Anbieter von „sonstigen“ Kreuzfahrten relativ klein ist (3).

Der *Planungsprozess* von Kreuzfahrtrouten dauert im Durchschnitt rund 10 Monate, wobei die Einzelangaben von einem Monat bis hin zu 3 Jahren reichen.⁴²⁴ Teilweise deutliche Abweichungen bestehen in den verschiedenen Kreuzfahrtsegmenten (siehe Abb. C-18). Am längsten dauert der Planungsprozess im Bereich der Fun-/Clubkreuzfahrten (12 Monate), gefolgt von Klassischen Kreuzfahrten (9 Monate), Expeditionskreuzfahrten (7 Monate) und sonstigen Kreuzfahrten (6 Monate). Anschließend erfolgt der *Vermarktungsprozess*, welcher im Durchschnitt länger dauert als der Planungsprozess (1,3 Jahre). Die Einzelangaben liegen hier zwischen einem und 30 Monaten.⁴²⁵ Am längsten dauert die Vermarktung im Segment der Fun-/Clubkreuzfahrten (1,6 Jahre), gefolgt von Klassischen Kreuzfahrten (1,3 Jahre), sonstigen Kreuzfahrten (1,1 Jahre) und Expeditionskreuzfahrten (1 Jahr).

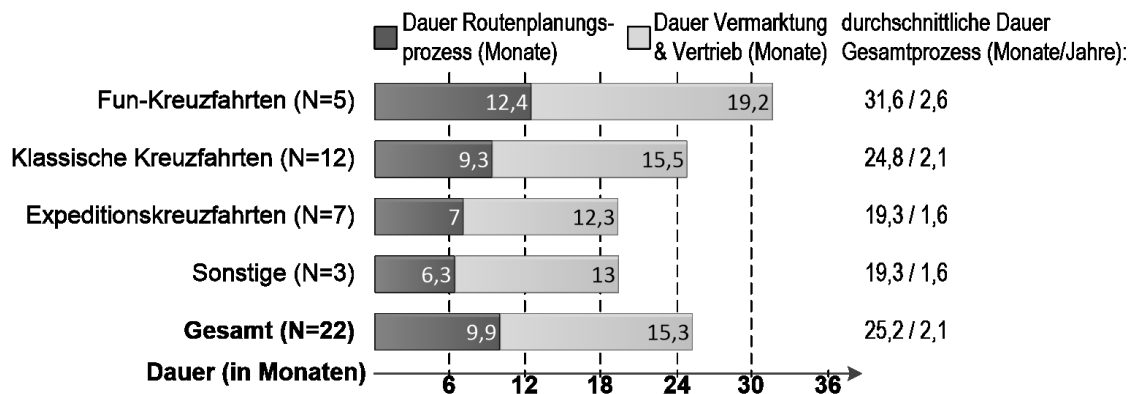


Abb. C-18: Dauer des Routenplanungsprozesses und der Vermarktung befragter Kreuzfahrtanbieter nach Segment

Quelle: eigene Darstellung

Es ist davon auszugehen, dass die Planungsdauer der Anbieter von der jeweiligen *Flottengröße* beeinflusst wird, d. h. mit ansteigender Flottengröße steigt auch der zeitliche Planungsaufwand. Wie in Abb. C-19 deutlich wird, dauert der Routenplanungsprozess bei Anbietern mit sehr großen Flotten (über zehn Schiffe) ca. 21 Monate bzw. 1,8 Jahre, während er bei den übrigen, kleineren Flotten lediglich 6 bis 7 Monate in Anspruch nimmt. In Bezug auf die Vermarktung sind die Unterschiede in Abhängigkeit von der Flottengröße zwar nicht so stark, jedoch dauert auch hier der Vermarktungsprozess bei Anbietern mit größeren Flotten ab vier Schiffen länger (19 bzw. 16 Monate) als bei Anbietern kleinerer Flotten (13 bzw. 14 Monate). Ausschließlich bei Anbietern mit sehr großen Flotten (mehr als zehn Schiffe) ist der Vermarktungsprozess kürzer als der Routenplanungsprozess, so dass der Stellenwert der Routenplanung aus zeitlicher Sicht bei diesen Anbietern am

⁴²⁴ Am häufigsten angegeben wurden 6 Monate (fünf Nennungen) und 1 Jahr (drei Nennungen).

⁴²⁵ Am häufigsten angegeben wurden 1,5 Jahre (acht Nennungen) und 1 Jahr (vier Nennungen).

höchsten ist. Die anteilige Dauer des Routenplanungsprozesses am Gesamtprozess beträgt bei sehr großen Flotten 58 Prozent, während er bei kleineren Flotten (ein bis zehn Schiffe) zwischen 26 Prozent und 35 Prozent liegt.⁴²⁶

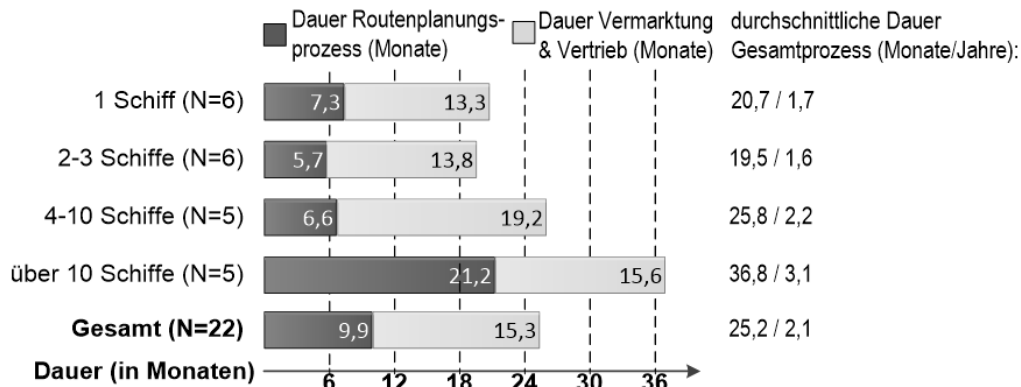


Abb. C-19: Dauer des Routenplanungsprozesses und der Vermarktung befragter Kreuzfahrtanbieter nach Flottengröße

Quelle: eigene Darstellung

In Abhängigkeit von der hohen bzw. geringen Bedeutung der beiden nordeuropäischen Fahrtgebiete bestehen nur leichte Abweichungen der jeweiligen Planungs- und Vermarktungsdauer, die sich vorwiegend auf das Nordland beziehen (siehe Abb. C-20). Die Abweichungen stehen ebenfalls im Zusammenhang mit dem jeweiligen Kreuzfahrtsegment und den großen Flotten und Schiffen von Anbietern mit geringer Bedeutung des Nordlands (siehe Tab. C-13 auf S. 128). Diese Anbieter benötigen mit rund 13 Monaten mehr Zeit für die Routenplanung als Anbieter mit hohem Stellenwert des Nordlands (9 Monate). Auch der Vermarktungsprozess dauert bei geringer Bedeutung des Nordlands etwas länger (17 Monate gegenüber 15 Monate).

⁴²⁶ In Bezug auf die *durchschnittliche Schiffsgröße* ist erkennbar, dass der gesamte Planungsprozess bei Anbietern mit Mega-Schiffen verhältnismäßig lang ist. Dies steht im Zusammenhang zum Anbietersegment und deren Flottengröße, da Mega-Schiffe v. a. von Anbietern im Bereich der Fun-/Contemporary Cruises betrieben werden, die wiederum über relativ große Flotten verfügen. Eine tabellarische Übersicht über die Prozessdauer von Routenplanung und Vermarktung nach durchschnittlicher Schiffsgröße sowie Bedeutung der Fahrtgebiete Ostsee und Nordland enthält Tab. Z 20 bzw. Tab. Z 21 in Anhang 26.

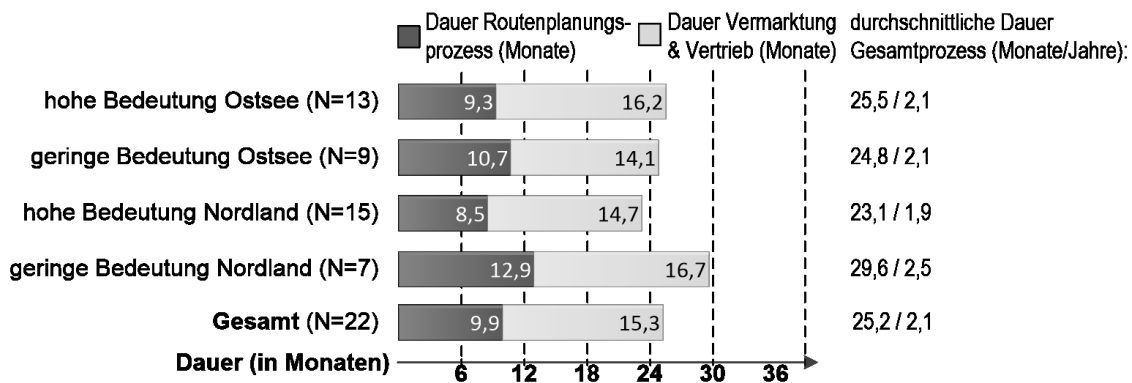


Abb. C-20: Dauer des Routenplanungsprozesses und der Vermarktung befragter Kreuzfahrtanbieter nach Bedeutung der Fahrtgebiete Ostsee und Nordland

Quelle: eigene Darstellung

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass der Gesamtprozess vom Beginn der Routenplanung bis zur Kreuzfahrtdurchführung bei Anbietern von Fun-/Clubkreuzfahrten und von Klassischen Kreuzfahrten am längsten dauert, wobei in allen Segmenten mehr Zeit für die Vermarktung als für die Planung der Routen eingeplant wird. Wesentliche Ursache einer langen Prozessdauer sind große Flotten, da diese den Planungsaufwand erhöhen. Demzufolge müssen Fahrtgebiete, die für diese Anbietersegmente von hoher Bedeutung sind (z. B. Ostsee), planungsrelevante Informationen sehr früh zur Verfügung stellen bzw. neue Häfen sollten rechtzeitig auf sich aufmerksam machen.

4.3 Gründe für die Wahl nordeuropäischer Fahrtgebiete

Die *generell* hohe Bedeutung nordeuropäischer Fahrtgebiete für die Befragten (Ostsee: 59 Prozent; Nordland: 68 Prozent) schlägt sich in einem sogar etwas höheren Anteil Befragter nieder, die *aktuell* (2013) mindestens ein Schiff in der Ostsee bzw. dem Nordland einsetzten (73 bzw. 82 Prozent).⁴²⁷ Auch den *zukünftigen* Schiffseinsatz (in den nächsten fünf Jahren) plant die deutliche Mehrheit der Befragten, insbesondere bezogen auf das Nordland (Ostsee: 73 Prozent; Nordland: 91 Prozent). Potenziale liegen v. a. bei den Anbietern, die ihre Schiffe 2013 in Nordeuropa einsetzten, obwohl die generelle Bedeutung Nordeuropas (noch) gering ist: Jeweils ein Drittel der Anbieter mit generell geringer Bedeutung der Ostsee setzt aktuell Schiffe in diesem Fahrtgebiet ein bzw. plant dies zukünftig; bezogen auf das Nordland sind es sogar 43 Prozent (aktueller Einsatz) bzw.

⁴²⁷ Sechs Befragte, für welche die Ostsee generell von geringer Bedeutung ist, setzten ihre Schiffe 2013 nicht in der Ostsee ein und planen dies auch zukünftig nicht. Für vier dieser Anbieter ist das Nordland hingegen von hoher Bedeutung. Vier Befragte, für welche das Nordland von geringer Bedeutung ist, setzten ihre Schiffe 2013 nicht im Nordland ein; zwei dieser Anbieter, für welche die Ostsee eine hohe Bedeutung hat, planen dies jedoch zukünftig.

71 Prozent (zukünftig geplanter Einsatz). Das Nordland wird demzufolge auch als „neues“ Fahrtgebiet für zukünftige Schiffseinsätze erwogen. In Tab. C-15 ist die Verteilung der Befragten nach aktuellem und zukünftigem Einsatz in den Fahrtgebieten Ostsee und Nordland unter Berücksichtigung der generellen Bedeutung dieser beiden nordeuropäischen Fahrtgebiete enthalten.

Tab. C-15: Schiffseinsatz in und generelle Bedeutung von nordeuropäischen Fahrtgebieten

Anzahl Befragte (N=22)		generelle Bedeutung des Fahrtgebietes*			
		Ostsee		Nordland	
Einsatz im Fahrtgebiet	Ostsee	hoch (N=13)	gering (N=9)	hoch (N=15)	gering (N=7)
		aktuell (2013) (N=16)			
	Nordland	13	3	11	5
		13	3	11	5
	Ostsee	13	3	11	5
		13	3	11	5
	Nordland	11	7	15	3
		13	7	15	5

* hohe Bedeutung: Bewertung mit "1" oder "2"; geringe Bedeutung: Bewertung mit "3", "4" oder "5"

Quelle: eigene Darstellung

Die wichtigsten Gründe der Befragten sowohl für das Befahren der Ostsee als auch des Nordlands sind eine *hohe Anzahl attraktiver Häfen* und die *Nähe zum Quellmarkt* (v. a. Deutschland und Großbritannien) während nautische Bedingungen am wenigsten ein Grund für das Befahren beider Fahrtgebiete sind (siehe Abb. C-21).

Bei den übrigen Gründen weichen die Rangfolgen zwischen Ostsee- und Nordlandwahl leicht voneinander ab. Diese Abweichungen beziehen sich v. a. auf die Qualität von Hafenleistungen und -strukturen sowie auf die Sicherheit der Fahrtgebiete. Beide Bereiche sind jeweils eher Gründe für die Wahl der Ostsee als für das Nordland (Unterschied von 22 bzw. 16 Prozentpunkten). Der drittwichtigste Grund für die Ostseewahl ist das Vorhandensein qualitativ hochwertiger Hafenleistungen und -strukturen, was für einen deutlich geringeren Anbieteranteil bei der Entscheidung für das Nordland ausschlaggebend ist. An vierter Stelle der Gründe für die Ostseewahl stehen hohe Deckungsbeiträge sowie die hohe Sicherheit, wobei Letzteres ebenfalls bei der Nordlandwahl für einen deutlich geringeren Anbieteranteil ausschlaggebend ist. Für die Wahl des Nordlands sind hohe Deckungsbeiträge drittwichtigster Grund: Hier besteht fast kein Unterschied zu den jeweiligen Anbieteranteilen bezüglich der Ostseewahl. An vierter Position der Gründe für die Nordlandwahl folgen qualitativ hochwertige Hafenleistungen sowie die hohe Sicherheit im Fahrtgebiet.

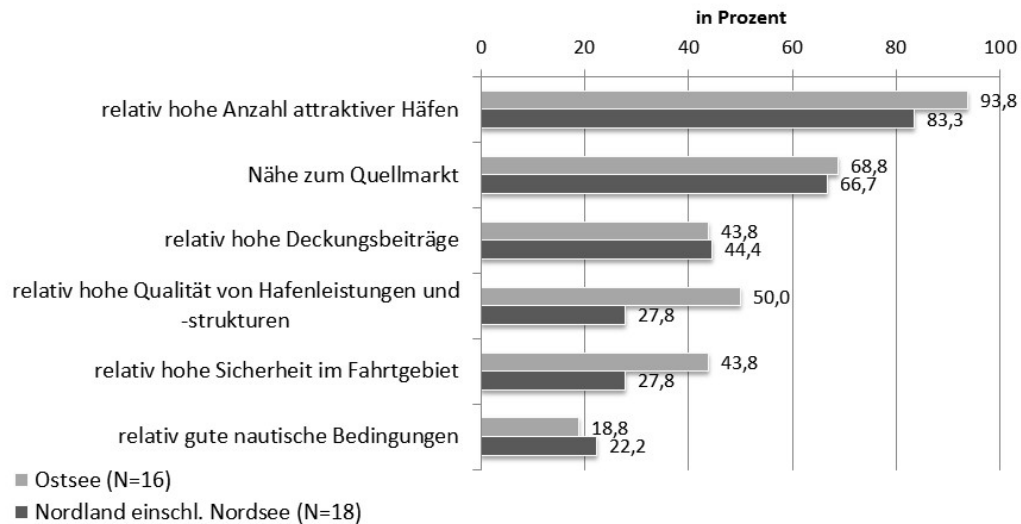


Abb. C-21: Gründe der Wahl nordeuropäischer Fahrtgebiete der befragten Kreuzfahrtanbieter 2013

Quelle: eigene Darstellung

Im *Kreuzfahrtsegment* der Anbieter Klassischer Kreuzfahrten sind für der Wahl beider Fahrtgebiete die hohe Zahl attraktiver Häfen und die Nähe zum Quellmarkt ausschlaggebend. Im Fun-/Clubkreuzfahrt-Segment sind hohe Deckungsbeiträge insbesondere bei der Wahl der Ostsee sehr wichtig: Alle Anbieter dieses Segments nennen hohe Deckungsbeiträge als Grund der Ostseewahl und auch die hohe Sicherheit ist für diese Anbieter von etwas höherer Bedeutung (neben der Quellmarktnähe dritthäufigster Grund der Ostseewahl). Bei der Nordlandwahl spielen für Fun-/Clubkreuzfahrt-Anbieter ebenso hohe Deckungsbeiträge – neben hoher Sicherheit und Quellmarktnähe – eine wichtige Rolle (zweithäufigster Grund). Demgegenüber sind für *alle* Expeditionskreuzfahrt-Anbieter qualitativ hochwertige Hafenleistungen und -strukturen (neben der Vielzahl attraktiver Häfen) Grund für die Auswahl der Ostsee, gefolgt von der Nähe zum Quellmarkt. Wichtige Gründe der Nordlandwahl im Expeditions-Segment sind hohe Deckungsbeiträge (an zweiter Stelle neben der Quellmarktnähe, siehe Abb. C-22).

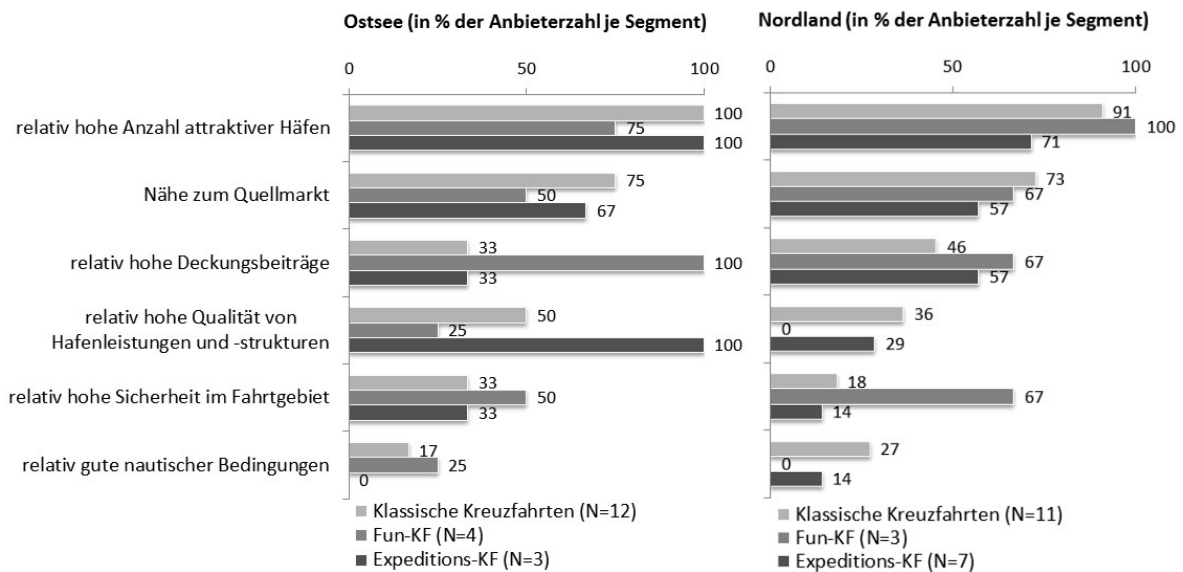


Abb. C-22: Gründe der Wahl nordeuropäischer Fahrtgebiete der befragten Anbieter nach Kreuzfahrtsegment 2013

Quelle: eigene Darstellung

Die regelmäßige *Ermittlung eines Deckungsbeitrags* für potenzielle Fahrtgebiete nimmt die deutliche Mehrheit von rund 70 Prozent der befragten Anbieter vor. Am höchsten ist dieser Anteil bei Anbietern von Fun-/Clubkreuzfahrten (100 Prozent), während er in den Bereichen Klassischer Kreuzfahrten und Expeditionskreuzfahrten am geringsten ist (jeweils 60 Prozent). Der *Einfluss* dieser Deckungsbeiträge auf die Entscheidung für oder gegen ein Fahrtgebiet liegt bei ca. 70 Prozent. Dieser Einfluss ermittelter Deckungsbeiträge ist bei Fun-/Clubkreuzfahrten mit fast 90 Prozent ebenfalls am höchsten und beträgt bei Expeditionskreuzfahrten rund 80 Prozent, bei Klassischen Kreuzfahrten rund 70 Prozent und bei sonstigen Kreuzfahrten rund 60 Prozent. Zudem ist die regelmäßige und fahrtgebietsbezogene Deckungsbeitragsermittlung für solche Anbieter wichtig, für welche die beiden nordeuropäischen Fahrtgebiete eine geringe Bedeutung haben bzw. für welche insbesondere die Karibik und der asiatische Raum (Fernost/Südsee/Südpazifik, Südostasien) wichtig sind.⁴²⁸ Dies deutet im Umkehrschluss darauf hin, dass das Befahren Nordeuropas im Vergleich zu bspw. der Karibik aus Sicht dieser Kreuzfahrtanbieter zu teuer ist und sie sich entsprechend gegen Nordland- bzw. Ostseekreuzfahrten entscheiden.

⁴²⁸ Lediglich je 60 % der Anbieter mit hoher Bedeutung von Ostsee bzw. Nordland ermitteln regelmäßig Deckungsbeiträge; bei geringer Bedeutung von Ostsee bzw. Nordland sind es 80 bzw. sogar 90 %. Der Einfluss dieser Deckungsbeiträge auf die Fahrtgebietswahl unterscheidet sich hingegen kaum in Abhängigkeit von der Bedeutung der beiden Fahrtgebiete: Bei hoher/geringer Bedeutung der Ostsee liegt der Anteil bei 73 bzw. 75 % und bei hoher/geringer Bedeutung des Nordlands liegt der Anteil bei 73 bzw. 76 % (siehe Gesamtübersicht zu Ermittlung und Einfluss von Deckungsbeiträgen in Abb. Z 14 in Anhang 23).

Zusammenfassend ergibt sich, dass die Fahrtgebiete Ostsee und Nordland im Block-out der Befragten eine hohe Bedeutung haben. Die Vielzahl attraktiver Kreuzfahrthäfen und die Fahrtgebietsnähe zum Quellmarkt (z. B. Deutschland oder Großbritannien) sind Hauptgründe der Auswahl von Ostsee und Nordland. Die Ostsee und das Nordland profitieren demnach stark von der steigenden Bedeutung des Quellmarktes Europa. Die zum Teil deutlichen Unterschiede insbesondere der Gründe der Ostseewahl zwischen Anbietern aus unterschiedlichen Kreuzfahrtsegmenten verdeutlichen v. a. die Wichtigkeit von hohen Deckungsbeiträgen und hoher Sicherheit für Fun-/Clubkreuzfahrt-Anbieter: Alle Anbieter dieses Segment ermitteln regelmäßig fahrtgebietsbezogene Deckungsbeiträge und deren Einfluss auf die Fahrtgebietsentscheidung ist hier am höchsten. Somit beeinflusst das Kostenniveau eines Fahrtgebietes die Fahrtgebietswahl der Kreuzfahrtanbieter maßgeblich. Unter Berücksichtigung weltweit wachsender Schiffsflotten (steigender Wettbewerb zwischen Kreuzfahrtanbietern) ist anzunehmen, dass der Einfluss von Deckungsbeiträgen tendenziell zunimmt; sicherheitsbezogene Aspekte sind aufgrund der hohen Regulierung europäischer Häfen eher für die Wahl von Fahrtgebieten außerhalb (Nord-) Europas bedeutend.

5 Befragungsergebnisse zur Hafenwahl von Kreuzfahrtanbietern

5.1 Einfluss von Hafenwahlkriterien in Turnaround- und Stopover-Häfen

Die Hafenwahlkriterien beeinflussen die Entscheidung anzulaufender Häfen von Kreuzfahrtanbietern unterschiedlich stark. Den höchsten Einfluss im Rahmen der Hafenwahl haben ökonomische Faktoren und die geografische Lage, gefolgt von nautischen Faktoren und passagierbezogenen Kriterien. Diese Kriterien sind somit sehr bedeutend bzw. wichtig für die Hafenwahl. Von vergleichsweise geringer Bedeutung sind die Bereiche Umweltschutz, Safety & Security und Schiffsversorgung.⁴²⁹ Diese Rangfolge ergibt sich sowohl für die Wahl von Stopover-Häfen als auch von Turnaround-Häfen. Dabei ist der Einfluss passagierbezogener Leistungen bei der Wahl von Stopover-Häfen etwas größer als bei der Wahl von Turnaround-Häfen (siehe Tab. C-16).

⁴²⁹ Interne Informationen (z. B. Passagierzufriedenheiten mit Häfen u. Ä.) werden nicht detailliert berücksichtigt, obwohl sie für die Befragten (N=21) einen hohen Einfluss auf die Hafenwahl haben (durchschnittliche Bewertung mit 1,4 auf einer Skala von „1“ [sehr hoher Einfluss] bis „5“ [gar kein Einfluss], wobei 62 Prozent der Anbieter diesen Einfluss mit „1“ und 33 Prozent mit „2“ bewerten und kaum Unterschiede zwischen den Anbietergruppen nach Kreuzfahrtsegment bestehen, siehe Tab. Z 26 in Anhang 28).

Tab. C-16: Rangfolge des Einflusses von Hafenwahlkriterien auf die Wahl von Kreuzfahrthäfen

Rang- folge	durchschnittliche Bewertung der Hafenwahlkriterien ¹					
	Gesamt (alle Kriterien) ²	2,4	Turnaround-Häfen (allgemeine u. hafenart- spezifische Kriterien)	2,4	Stopover-Häfen (allgemeine u. hafenart- spezifische Kriterien)	2,4
1	ökonomische Faktoren	1,6	ökonomische Faktoren	1,6	ökonomische Faktoren	1,6
2	geografische Lage	1,9	geografische Lage	1,8	geografische Lage	1,9
3	nautische Faktoren	2,2	nautische Faktoren	2,2	nautische Faktoren	2,2
4	passagierbezogene Leistungen	2,4	passagierbezogene Leistungen	2,3	passagierbezogene Leistungen	2,6
5	Umweltschutz	2,7	Umweltschutz	2,7	Umweltschutz	2,7
6	Safety & Security	2,8	Safety & Security	2,8	Safety & Security	2,8
7	Schiffsversorgung	2,9	Schiffsversorgung	2,9	Schiffsversorgung	3,0

Bewertungsmaßstab: 1=sehr hoher Einfluss; 5=kein Einfluss; N=22

¹ Bei gleicher Bewertung: Rangzuordnung jeweils anhand der ungerundeten Werte.

² Durchschnittswerte d. Einzelkriterien (allgemeine Kriterien: Fragen 3.1-3.18; spezifische Kriterien d. Turnaround Häfen: Fragen 4.1-4.6 [passagier- u. schiffsversorgungsbezogen]; spezifische Kriterien in Stopover Häfen: Fragen 4.7-4.10 [geografisch u. passagierbezogen]).

Quelle: eigene Darstellung

Die Bewertung *ökonomischer Faktoren* (1,6) ist auf die Gesamtheit der Hafenkosten bzw. -gebühren einschließlich Steuern bezogen. Innerhalb der übrigen Bereiche werden die jeweiligen Einzelkriterien zum Teil sehr unterschiedlich bewertet (siehe Tab. C-17): In Bezug auf die *geografische Lage* ist die touristische Attraktivität des Hafens/der Hafenstadt bzw. erreichbarer Ziele von höchster Bedeutung (1,5) und auch die seeseitige Erreichbarkeit des Hafens ist relativ wichtig (1,7). Im Rahmen *nautischer Faktoren* werden die gute Schiffsnavigation, die Hafenbeckengröße und -tiefe sowie die Art der Hafenzufahrten vergleichsweise hoch bewertet (zwischen 2,0 und 2,2). Innerhalb *passagierbezogener Kriterien* sind die Bereiche Transfer und Transport wichtiger als Services für Passagiere: Hohe Bewertungen in Turnaround-Häfen erhalten v. a. die Nähe zu internationalen Flughäfen (1,5), vorhandene Passagierterminals (2,0), die Gepäckhandhabung (2,1) und Möglichkeiten des Passagiertransports in Stopover-Häfen (2,2). Der geringe Stellenwert passagierbezogener Services (verkehrsmittelbezogene Leistungen werden mit 2,4 am höchsten bewertet) verdeutlicht, dass bei der Hafenwahl oft nicht die Attraktivität des Hafens selbst, sondern die Attraktivität der vom Hafen aus erreichbaren Ziele bzw. Destinationen entscheidend ist.

Trotz der insgesamt geringen Bedeutung von Umweltschutz, Safety & Security und Schiffsversorgung wird der Einfluss einzelner Kriterien auf die Hafenwahl vergleichsweise hoch eingestuft. So sind im Bereich *Umweltschutz* das Umweltmanagement im Hafen und die Anwendung zertifizierter Umweltmanagementsysteme deutlich wichtiger (jeweils 2,4) als die Landstromversorgung (3,3). Innerhalb des Bereiches *Safety & Security*

spielt die allgemeine Reduzierung von Gesundheitsgefahren (2,5) eine größere Rolle als Lärmschutz-Maßnahmen (3,1) und im Rahmen der *Schiffsversorgung* haben – jeweils bei der Wahl von Turnaround-Häfen – die Versorgung mit Treibstoff (2,5) sowie mit Waren und Ausrüstungsgegenständen (2,7) eine etwas höhere Bedeutung.

Tab. C-17: Einfluss von allgemeinen und spezifischen Kriterien auf die Hafenwahl (Mittelwerte)

Kriteriengruppen und -bereiche		Bewertung (gesamt)	allgemeine Kriterien	Einzelbewertung (N=22)	Bewertung	spezifische Kriterien: Turnaround-Häfen	Einzelbewertung (N=22)	Bewertung	spezifische Kriterien: Stopover-Häfen	Einzelbewertung (N=22)	Bewertung
lagebezogen	geografische Lage	1,9	touristische Attraktivität des Hafens/der Hafenstadt/erreichbarer Ziele (Anschluss an größere Städte)	1,5	1,8				Anzahl und Qualität lokaler "Tour Operator"/Reiseveranstalter	2,0	2,0
			gute seeseitige Erreichbarkeit des Hafens	1,7							
			Nähe des Hafens zu anderen Häfen	2,3							
schiffsspezifisch	naufische Faktoren	2,2	gute Schiffsnavigation (vorhandene Tide, Eisbedingungen, Unterstützung sicherer Schiffsführung z.B. durch Lotsen)	2,0	2,2						
			Größe und Tiefe des Hafenbeckens (Abmessungen, max. Tiefgang etc.)	2,1							
			Art der Hafenzufahrten (Länge/Dauer der Reviervahrt, Wendebecken, Notwendigkeit v. Schleusen etc.)	2,2							
			Anzahl und Größe der Liegeplätze (z.B. Pierlänge/-breite)	2,6							
	Versorgung	2,9	Art der Anschlüsse/Einrichtungen für die Schiffsversorgung mit Treibstoff/Strom/Waren	2,8	3,0	Schiffsversorgung mit Treibstoff (einschl. Einrichtungen u. Kapazitäten)	2,5	2,6			
			Versorgung mit Frischwasser (einschl. Einrichtungen u. Kapazitäten)	2,9		Schiffsversorgung mit Waren/ Ausrüstungsgegenständen (einschl. Einrichtungen u. Kapazitäten)	2,7				
passagierspezifisch	Transport	2,3	Transportstrukturen im/vom Hafen (z.B. Hafenstraßennetz, Bahn-/ Autobahnanschluss)	2,5	2,8	Nähe zu (internat.) Flughäfen mit Anschluss an (größere) Städte	1,5	1,5	Transportmöglichkeiten von Passagieren im Hafen (z.B. dürfen Passagiere zwischen Liegeplatz und Hafentor/-eingang laufen oder sind Shuttlebusse Pflicht?)	2,2	2,2
			Parkplätze und Flächenbefestigungen	3,2							
	Transfer	2,0				vorhandener Passagierterminal (inkl. Kapazitäten, Transferanlagen, Wartebereiche etc.)	2,0	2,0			
						Gepäckhandhabung (Gepäckübernahme auf das Schiff, Verteilung auf Kabinen etc.)	2,1				
	Service	2,5				Übernachtungsmöglichkeiten/ Beherbergungseinrichtungen in Hafennähe	2,6	2,6	verfügbare verkehrsmittelbezogene Passagierservices (z.B. Taxi-, Busstationen, Mietautos)	2,4	2,5
									verfügbare touristische Services für Passagiere (z.B. Tourisinfo./ Souvenirstände, Bankdienstl., Internet, Post, Verpflegungsmögl./ -einrichtungen, Ärztliche Versorgung, Parkservice usw.)	2,6	
schutzspezifisch	Umwelt	2,7	Umweltmanagement im Hafen (z.B. Entsorgung der Schiffsabfälle/ "waste reception", Müllentsorgungsanlagen u. "reception facilities")	2,4	2,7						
			Anwendung von zertifizierten Hafen-Umweltmanagementsystemen	2,4							
			Versorgung mit Elektrizität (einschl. Landstromversorgung/ Landstromterminals)	3,3							
	Safety & Security	2,8	Reduzierung sämtlicher Gefahren für die Gesundheit (einschl. Brandschutz- und Überwachungseinrichtungen)	2,5	2,8						
			Lärmschutz-Maßnahmen in Bezug auf Schiffslärm (Schiffsdieselmotoren)	3,1							
ökonom.	Kosten	1,6	Hafenkosten und -gebühren (einschl. Steuern)	1,6	1,6						

Bewertungsmaßstab: 1=sehr hoher Einfluss; 5=kein Einfluss

Mittelwerte im Passagierbereich (Transport, Transfer, Service) zwischen Turnaround- und Stopover-Häfen aufgrund unterschiedlicher Einzelkriterien nur eingeschränkt vergleichbar.

Quelle: Eigene Darstellung

Schlussfolgernd lässt sich festhalten, dass einflussreiche Kriterien der Wahl von Turnaround- und Stopover-Häfen sowohl hafen- als auch lagebezogen sind. Zu Ersteren zählen v. a. ökonomische und nautische Faktoren (v. a. Navigation, Größe des Hafenbeckens und Art der Hafenzufahrten) sowie passagierbezogene Kriterien (v. a. im Transport- und Transferbereich), während Letztere die geografische Lage des Hafens betreffen (v. a. touristische Attraktivität und seeseitige Erreichbarkeit). Der verhältnismäßig geringe Einfluss touristischer Passagierservices in Stopover-Häfen verdeutlicht, dass die Attraktivität der jeweiligen *Ziele* und nicht der Häfen selbst im Vordergrund steht. Der schwache Einfluss von Umweltschutz, Safety & Security auf die Hafenwahl steht im Zusammenhang mit der Vielzahl an entsprechenden Regelungen (z. B. MARPOL): Einheitliche Umweltschutz- und Sicherheits-Standards führen zu ähnlichen Gegebenheiten in Häfen des betreffenden Fahrtgebietes und müssen somit bei der Hafenwahl von Kreuzfahrtanbietern nicht gesondert betrachtet werden. Der geringe Einfluss der Schiffsversorgung auf die Hafenwahl steht damit im Zusammenhang, dass diese Leistungen hauptsächlich durch Schiffsausrüster erbracht werden, die sich wiederum nach der Hafenwahl der Kreuzfahrtanbieter richten. Häfen haben hierbei eher eine unterstützende Funktion (z. B. Sicherstellung optimaler Abläufe).

5.2 Einfluss von Hafenwahlkriterien in Abhängigkeit vom Kreuzfahrtsegment

Zwischen den Kreuzfahrtsegmenten bestehen teilweise deutliche Unterschiede bezüglich der Prioritäten von Hafenwahlkriterien. Der Rangfolgenvergleich der Kriterienbereiche in Tab. C-18 zeigt Abweichungen von der Gesamt-Rangfolge in allen Kreuzfahrtsegmenten mit Ausnahme Klassischer Kreuzfahrten (hohe Anzahl Befragte im Klassischen Segment). Insbesondere bei Anbietern von Expeditionskreuzfahrten und sonstigen Kreuzfahrten weicht dieser relative Stellenwert der Hafenwahlkriterien von der Gesamt-Rangfolge ab. Zwischen Anbietern von Fun-/Clubkreuzfahrten und Klassischen Kreuzfahrten bestehen diesbezüglich nur geringfügige Unterschiede, die vorrangig bei den absoluten Bewertungen deutlich werden.

Der durchschnittliche Einfluss *aller* Hafenwahlkriterien ist für Fun-/Clubkreuzfahrt-Anbieter am höchsten und für Expeditionskreuzfahrt-Anbieter am geringsten (2,2 bzw. 2,8). Zudem haben die Kriterienbereiche für Anbieter im Fun-/Clubkreuzfahrtsegment einen sehr unterschiedlichen Einfluss auf die Hafenwahl: Dies zeigt die hohe Bewertungsspanne (zwischen 1,5 und 3,6) im Vergleich zu Anbietern sonstiger Kreuzfahrten, die ähnliche Bewertungen vornehmen (zwischen 2,3 und 2,9).

Tab. C-18: Rangfolge des Einflusses von Hafenwahlkriterien nach Kreuzfahrtsegmenten

Rang- folge	durchschnittliche Bewertung aller Hafenwahlkriterien ¹									
	Gesamt	2,4	Klassische Kreuzfahrten (N=12)	2,3	Fun-Kreuzfahrten (N=5)	2,2	Expeditions- kreuzfahrten (N=7)	2,8	Sonstige (N=3)	2,5
1	ökonomische Faktoren	1,6	ökonomische Faktoren	1,5	geografische Lage	1,5	ökonomische Faktoren	2,0	geografische Lage	2,3
2	geografische Lage	1,9	geografische Lage	1,6	ökonomische Faktoren	1,6	geografische Lage	2,5	nautische Faktoren	2,4
3	nautische Faktoren	2,2	nautische Faktoren	2,1	nautische Faktoren	1,6	Schiffsversorgung	2,6	ökonomische Faktoren	2,5
4	passagierbezogene Leistungen	2,4	passagierbezogene Leistungen	2,3	passagierbezogene Leistungen	2,1	passagierbezogene Leistungen	2,9	Safety & Security	2,5
5	Umweltschutz	2,7	Umweltschutz	2,5	Safety & Security	2,6	nautische Faktoren	3,0	passagierbezogene Leistungen	2,6
6	Safety & Security	2,8	Safety & Security	2,5	Umweltschutz	2,9	Umweltschutz	3,2	Umweltschutz	2,7
7	Schiffsversorgung	2,9	Schiffsversorgung	2,9	Schiffsversorgung	3,6	Safety & Security	3,6	Schiffsversorgung	2,9

Bewertungsmaßstab: 1=sehr hoher Einfluss; 5=kein Einfluss; N_{Ges}=22

¹ Bei gleicher Bewertung: Rangzuordnung jeweils anhand der ungerundeten Werte.

Quelle: eigene Darstellung

Abweichend zur Gesamt-Rangfolge haben bei Fun-/Clubkreuzfahrt-Anbietern die Kriterien der geografischen Lage (Rang 1) sogar einen etwas höheren Einfluss auf die Hafenwahl als ökonomische Faktoren (Rang 2). Zudem hat der Bereich Safety & Security in diesem Segment (Rang 5) im Unterschied zu Gesamt-Rangfolge einen höheren Stellenwert als der Umweltschutz (Rang 6). Im Expeditionskreuzfahrt-Segment beeinflussen die Aspekte der Schiffsversorgung die Hafenwahl relativ stark (Rang 3). Der Einfluss nautischer Faktoren ist hingegen vergleichsweise gering (Rang 5). Anbieter sonstiger Kreuzfahrten messen der geografischen Lage (Rang 1) und nautischen Faktoren (Rang 2) sogar einen etwas höheren Stellenwert bei als ökonomischen Faktoren (Rang 3). Zudem hat der Bereich Safety & Security für diese Anbieter einen relativ hohen Einfluss auf die Hafenwahl (Rang 4). Diese segmentbezogenen Unterschiede spiegeln sich auch im Rangfolgenvergleich des Einflusses der Kriterienbereiche nach Flotten- bzw. Schiffsgrößen wider, da die Anbietersegmente durch bestimmte Flotten- und Schiffsstrukturen gekennzeichnet sind.⁴³⁰

Die abweichenden Rangfolgen resultieren aus den teilweise sehr unterschiedlichen Bewertungen des Einflusses der Hafenwahlkriterien zwischen den Anbietersegmenten. Die größten Unterschiede der durchschnittlichen Bewertung der Kriterienbereiche in Abhängigkeit vom Kreuzfahrtsegment bestehen bei den nautischen Faktoren, den ökonomischen Faktoren, der geografischen Lage, Safety & Security und der Schiffsversorgung (siehe Abb. C-23).

⁴³⁰ Lediglich für Anbieter mit sehr großen Schiffen sind nautische Faktoren (Rang 1) und Safety & Security (Rang 4) von höherer bzw. Umweltschutz im Hafen (Rang 7) von geringerer Bedeutung. Eine Übersicht der Rangfolgen nach Flotten- bzw. Schiffsgröße ist in Tab. Z 27 bzw. in Tab. Z 28 in Anhang 29 enthalten.

Der Einfluss *nautischer Faktoren* auf die Hafenwahl ist im Vergleich zu den übrigen Segmenten bei Fun-/Clubkreuzfahrt-Anbietern am höchsten (1,6) und bei Expeditionskreuzfahrt-Anbietern am geringsten (3,0): Vor allem die Größe und Tiefe des Hafenbeckens (1,2), die gute Schiffsnavigation und die Art der Hafenzufahrten (jeweils 1,6) sind für Fun-/Clubkreuzfahrt-Anbieter von sehr hoher Bedeutung.

Ökonomische Faktoren haben für Anbieter Klassischer Kreuzfahrten (1,5) und Fun-/Clubkreuzfahrten (1,6) den höchsten Einfluss auf die Hafenwahl, während sie von Anbietern sonstiger Kreuzfahrten (z. B. Bildungsreisen) am geringsten bewertet werden (2,5).

Die *geografische Lage* hat den höchsten Einfluss auf die Hafenwahl bei Anbietern von Fun-/Clubkreuzfahrten (1,5) und Klassischen Kreuzfahrten (1,6): Hoch bewertet werden in beiden Segmenten v. a. die touristische Attraktivität (1,2 bzw. 1,3) und die gute seeseitige Erreichbarkeit (1,4 bzw. 1,5); wichtige geografische Kriterien sind zudem für Fun-/Clubkreuzfahrt-Anbieter die Nähe des Hafens zu anderen Häfen (1,4) und für Anbieter Klassischer Kreuzfahrten die Anzahl und Qualität lokaler Tour Operator (1,6). Am geringsten ist der Einfluss der geografischen Lage im Expeditionskreuzfahrt-Segment (2,5).

Auch der Bereich *Safety & Security* wird von Expeditionskreuzfahrt-Anbietern mit Abstand am geringsten bewertet (3,6) und ist für die übrigen Anbieter von höherer Bedeutung (zwischen 2,5 und 2,6).

Die *Schiffsversorgung* wird von Expeditionskreuzfahrt-Anbietern am höchsten (2,6) und von Fun-/Clubkreuzfahrt-Anbietern am geringsten bewertet (3,6). Dabei haben für Expeditionskreuzfahrt-Anbieter v. a. die Kapazitäten für die Versorgung mit Treibstoff (2,0), Waren und Ausrüstungsgegenständen (2,2) und Frischwasser (2,4) Einfluss auf die Hafenwahl (weniger die Anschlüsse und Einrichtungen zur Schiffsversorgung).

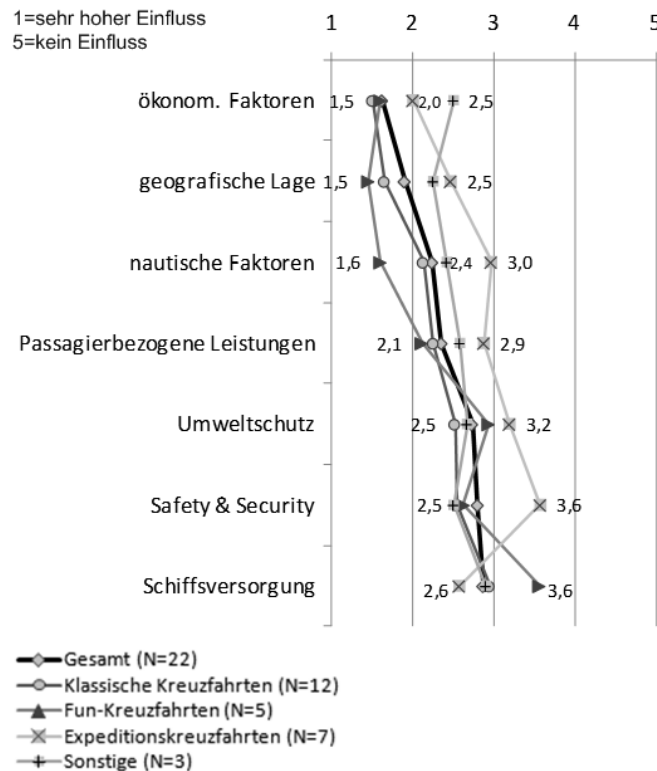


Abb. C-23: Einfluss von Hafenwahlkriterien nach Kreuzfahrtsegment

Quelle: eigene Darstellung

Die segmentabhängigen Unterschiede der Bewertung des Einflusses *passagierbezogener Leistungen* auf die Hafenwahl sind geringer und liegen zwischen 2,1 (Fun-/Clubkreuzfahrt-Anbieter) und 2,9 (Expeditionskreuzfahrt-Anbieter). Einen vergleichsweise hohen Einfluss auf die Hafenwahl von Fun-/Clubkreuzfahrt-Anbietern haben die Einzelkriterien des Passagiertransfers (Passagierterminals: 1,0 und Gepäckhandhabung: 1,5) sowie des Passagiertransports (Flughäfen in der Nähe: 1,2 und Transportstrukturen im/vom Hafen: 2,0), während Übernachtungsmöglichkeiten in Hafennähe eher von geringer Bedeutung für die Hafenwahl sind (3,0). Die geringe Bewertung des passagierbezogenen Bereichs von Expeditionskreuzfahrt-Anbietern gilt für alle Einzelkriterien mit Ausnahme der Flughafennähe (1,2) und Übernachtungsmöglichkeiten (2,2).⁴³¹

Der *Umweltschutz* hat für Anbieter Klassischer Kreuzfahrten den höchsten Einfluss auf die Hafenwahl (2,5); Expeditionskreuzfahrt-Anbieter nehmen hingegen die geringste Bewertung dieses Bereichs vor (3,2). Auch der Einfluss umweltbezogener Einzelkriterien ist

⁴³¹ Bewertung passagierbezogener Leistungen von Expeditionskreuzfahrt-Anbietern: Nähe zu (internationalen) Flughäfen: 1,2; Vorhandensein von Passagierterminals: 3,2; Gepäckhandhabung: 2,8; Beherbergungseinrichtungen in Hafennähe: 2,2; Transportmöglichkeiten von Passagieren im Hafen/Shuttlepflicht: 2,6; verfügbare verkehrsmittelbezogene Passagierservices: 3,3; Transportstrukturen im/vom Hafen: 3,0; Parkplätze und Flächenbefestigungen: 4,6

im Klassischen Segment am höchsten bzw. im Expeditions-Segment am geringsten. Ausnahmen bilden zwei Bewertungen: Zertifizierte Hafen-Umweltmanagementsysteme und das Umweltmanagement im Hafen werden von Fun-/Clubkreuzfahrt-Anbietern relativ hoch bewertet (1,8 bzw. 2,3), während die Versorgung mit Elektrizität bzw. Landstrom genauso gering bewertet wird, wie von Expeditionskreuzfahrt-Anbietern (3,6).

Der relative und absolute Vergleich der Einflusshöhe einzelner Hafenwahlkriterien (Rangfolgen und Bewertung) verdeutlicht wesentliche Unterschiede zwischen den Kreuzfahrtsegmenten. So haben für *Fun-/Clubkreuzfahrt-Anbieter* die geografische Lage (v. a. touristische Attraktivität, gute seeseitige Erreichbarkeit und Nähe des Hafens zu anderen Häfen), ökonomische und nautische Faktoren (v. a. Größe bzw. Tiefe des Hafenbeckens, gute Schiffsnavigation und Art der Hafenzufahrten) sowie passagierbezogene Kriterien (v. a. Passagierterminals, Nähe zu Flughäfen, Gepäckhandhabung und Transportstrukturen im/vom Hafen) den höchsten Einfluss auf die Hafenwahl, wobei erst- und letztgenannte Kriterien auch insgesamt die höchste Bewertung erhalten. Die Schiffsversorgung hingegen hat in diesem Segment den geringsten Einfluss insgesamt. Für Anbieter von *Expeditionskreuzfahrten* haben ökonomische Faktoren, die geografische Lage und die Schiffsversorgung (v. a. Versorgungskapazitäten) den höchsten Stellenwert bei der Auswahl der Häfen, während nautische Faktoren sowie die Bereiche Umweltschutz und Safety & Security die Hafenwahl insgesamt am wenigsten beeinflussen. Für Anbieter Klassischer Kreuzfahrten haben ökonomische Faktoren insgesamt den höchsten Einfluss, aber auch die geografische Lage (v. a. touristische Attraktivität, gute seeseitige Erreichbarkeit und lokales Netz der Tour Operator) und nautische Kriterien spielen eine wichtige Rolle bei der Auswahl von Kreuzfahrthäfen. Bei Anbietern sonstiger Kreuzfahrten ist der Einfluss ökonomischer Kriterien insgesamt am geringsten.⁴³²

Aufgrund der segmentspezifischen Schiffs- und Flottenstruktur der Anbieter haben Kriterienbereiche mit hoher Bedeutung im Segment der Fun-/Clubkreuzfahrten auch auf die Hafenwahl von Anbietern mit *sehr großen Flotten* bzw. *Mega-Schiffen* einen hohen Einfluss. Hierzu zählen ökonomische Faktoren (jeweils 1,2), nautische Faktoren (jeweils 1,8), passagierbezogene Leistungen/Strukturen (jeweils 1,8) sowie der Umweltschutz (2,2 bzw. 2,1).⁴³³ Im Rahmen nautischer Einzelkriterien sind dies insbesondere Größe und Tiefe des Hafenbeckens (jeweils 1,6), Art der Hafenzufahrten (1,6 bzw. 1,8), gute Schiffsnavigation (jeweils 1,8) und Anzahl und Größe der Liegeplätze (jeweils 2,0). Wei-

⁴³² Die Bewertung einzelner Hafenwahlkriterien nach Kreuzfahrtsegment enthält Tab. Z 29 in Anhang 30.

⁴³³ Übersichten zur Bedeutung der Hafenwahlkriterien-Bereiche nach Flottengröße bzw. Schiffsgröße vgl. Abb. Z 15 und Abb. Z 16 in Anhang 31.

terhin haben für Anbieter mit sehr großen Flotten bzw. Mega-Schiffen bei den passagierbezogenen Einzelkriterien die Gepäckhandhabung (jeweils 1,2), die Flughafennähe (jeweils 1,2), das Vorhandensein eines Passagierterminals (1,4 bzw. 1,2), Transportmöglichkeiten von Passagieren im Hafen (jeweils 1,8) sowie Transportstrukturen im/vom Hafen (2,0 bzw. 1,8) und im Rahmen des Umweltschutzes zertifizierte Umweltmanagementsysteme im Hafen (jeweils 1,6) einen hohen Einfluss auf die Hafenwahl.⁴³⁴

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Ursachen der segmentbezogenen Unterschiede vielfältig sind und v. a. in den jeweiligen Schiffsgrößen innerhalb der Kreuzfahrtsegmente begründet liegen: Die hohe Bedeutung nautischer und passagierbezogener Faktoren im Fun-/Clubkreuzfahrt-Segment bzw. deren geringe Bedeutung im Expeditionskreuzfahrt-Segment ist auf große bzw. kleine Schiffe innerhalb der Segmente (und damit verbundene Passagierzahlen) zurückzuführen. Der hohe Stellenwert der Schiffsversorgung für Anbieter von Expeditionskreuzfahrten lässt sich mit den kleineren Schiffen erklären (geringeres Platzangebot) aber auch mit der Entlegenheit befahrener Gebiete, welche die Schiffsversorgung erschweren kann. Der höhere Einfluss des Umweltschutzes bei Anbietern klassischer Kreuzfahrten resultiert eventuell aus einer höheren Umwelt-Sensibilität ihrer Passagiere: Diese entscheiden sich möglicherweise bewusst gegen Kreuzfahrten auf Mega-Schiffen mit deutlich höherem Emissionsausstoß und bevorzugen Kreuzfahrten auf kleineren Schiffen. Der vergleichsweise geringe Einfluss ökonomischer Kriterien im Segment sonstiger Kreuzfahrten, bei denen es sich überwiegend um Bildungskreuzfahrten handelt, steht damit im Zusammenhang, dass der Bildungsauftrag – und nicht ökonomische Ziele – maßgebend ist.

5.3 Einfluss von Hafenwahlkriterien in Abhängigkeit von der Bedeutung nordeuropäischer Fahrtgebiete

Der Einfluss der Hafenwahlkriterien unterscheidet sich nur geringfügig in Abhängigkeit von der hohen bzw. geringen Bedeutung der nordeuropäischen Fahrtgebiete Ostsee und Nordland. Daher ist auch der Einfluss *aller* Kriterien auf die Hafenwahl bei Anbietern mit hoher bzw. geringer Bedeutung nordeuropäischer Fahrtgebiete ähnlich (Ostsee: 2,3/2,6 bzw. Nordland: 2,4/2,3). Die zeigt sich im entsprechenden Rangfolgenvergleich in Tab. C-19.

⁴³⁴ Die Bewertung der Einzelkriterien der Hafenwahl nach Flotten- bzw. Schiffsgröße enthalten Tab. Z 30 und Tab. Z 31 in Anhang 31.

Tab. C-19: Rangfolge des Einflusses von Hafenwahlkriterien nach Bedeutung der Fahrtgebiete Ostsee und Nordland

Rang- folge	durchschnittliche Bewertung aller Hafenwahlkriterien ¹									
	Gesamt	2,4	hohe Bedeutung ² Ostsee (N=13)	2,3	geringe Bedeutung ³ Ostsee (N=9)	2,6	hohe Bedeutung ² Nordland (N=15)	2,4	geringe Bedeutung ³ Nordland (N=7)	2,3
1	ökonomische Faktoren	1,6	ökonomische Faktoren	1,5	ökonomische Faktoren	1,9	ökonomische Faktoren	1,5	geografische Lage	1,8
2	geografische Lage	1,9	geografische Lage	1,6	geografische Lage	2,3	geografische Lage	2,0	nautische Faktoren	1,8
3	nautische Faktoren	2,2	nautische Faktoren	2,0	Schiffsversorgung	2,6	passagierbezogene Leistungen	2,4	ökonomische Faktoren	1,8
4	passagierbezogene Leistungen	2,4	passagierbezogene Leistungen	2,1	nautische Faktoren	2,6	nautische Faktoren	2,4	passagierbezogene Leistungen	2,2
5	Umweltschutz	2,7	Safety & Security	2,6	passagierbezogene Leistungen	2,7	Schiffsversorgung	2,8	Umweltschutz	2,6
6	Safety & Security	2,8	Umweltschutz	2,7	Umweltschutz	2,8	Safety & Security	2,8	Safety & Security	2,8
7	Schiffsversorgung	2,9	Schiffsversorgung	3,1	Safety & Security	3,0	Umweltschutz	2,8	Schiffsversorgung	3,1

Bewertungsmaßstab: 1=sehr hoher Einfluss; 5=kein Einfluss; N_{Ges}=22

¹ Bei gleicher Bewertung: Rangzuordnung jeweils anhand der ungerundeten Werte.

² Bewertung mit 1 oder 2

³ Bewertung mit 3, 4 oder 5

Quelle: eigene Darstellung

Die Unterschiede in Bezug auf die Bedeutung der *Ostsee* beziehen sich vorwiegend auf die in der Gesamtbewertung weniger wichtigen Kriterien: Im Vergleich zur Gesamt-Rangfolge hat bei hohem Stellenwert der Ostsee lediglich der Bereich Safety & Security (Rang 5) einen etwas höheren und der Umweltschutz (Rang 6) einen etwas geringeren Einfluss auf die Hafenwahl. Für Anbieter mit geringer Bedeutung der Ostsee ist die Schiffsversorgung deutlich wichtiger als in der Gesamt-Rangfolge (Rang 3 statt Rang 7).

In Abhängigkeit von der Bedeutung des Nordlands weichen die Rangfolgen ebenfalls nur geringfügig voneinander ab. Mehrfach erhalten Kriterienbereiche dieselbe Bewertung: Anbieter mit hoher Bedeutung des *Nordlands* stufen den Einfluss passagierbezogener und nautischer Faktoren ähnlich ein (jeweils Bewertung mit 2,4); das Gleiche gilt für die Bereiche Schiffsversorgung, Safety & Security und Umweltschutz (jeweils 2,8). Einen starken Einfluss auf die Hafenwahl von Anbietern mit geringer Bedeutung des Nordlands haben geografische und nautische Faktoren, welche dieselbe Bewertung erhalten wie ökonomische Faktoren (1,8). Demzufolge könnten geografische und nautische Faktoren auch ursächlich für die Entscheidung *gegen* das Nordland als Kreuzfahrtgebiet sein. Die insgesamt geringfügigen Unterschiede des Einflusses der Kriterienbereiche auf die Hafenwahl zwischen Anbietern mit hoher bzw. geringer Bedeutung des Nordlands sind in Abb. C-24 dargestellt.

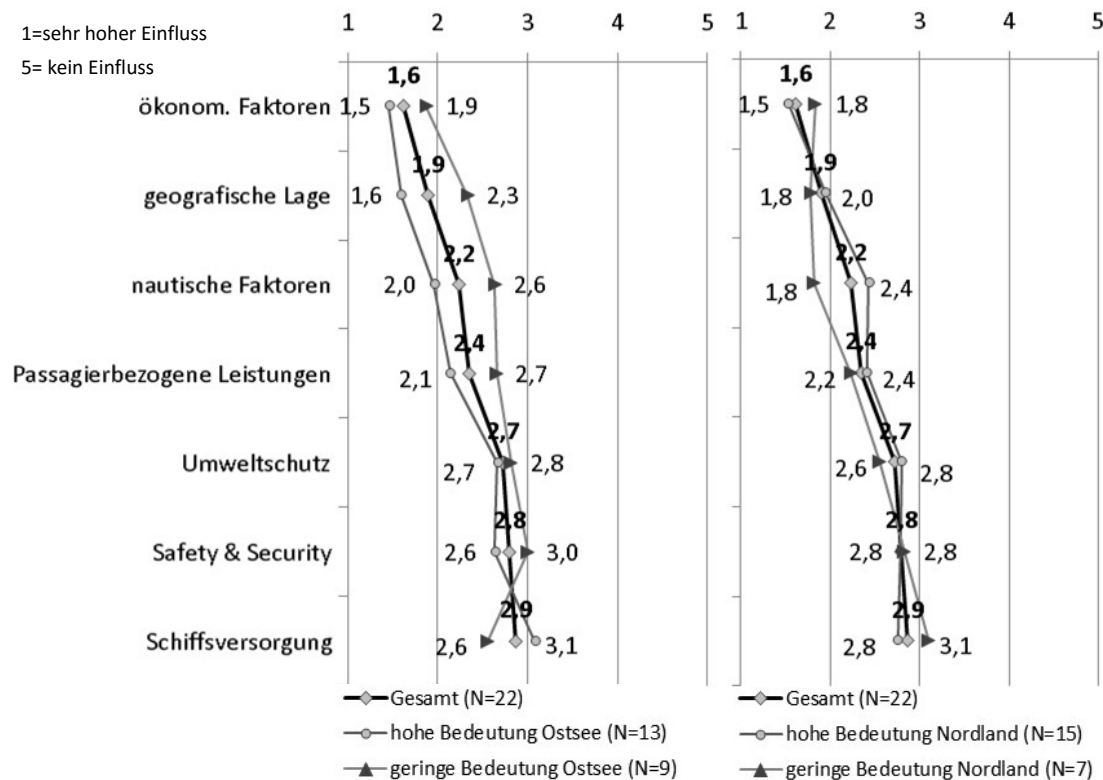


Abb. C-24: Einfluss von Hafenwahlkriterien nach Bedeutung der Fahrtgebiete Ostsee und Nordland
Quelle: eigene Darstellung

Bei hoher Bedeutung der Ostsee haben alle Kriterien mit Ausnahme der Schiffsversorgung einen etwas höheren Einfluss auf die Hafenwahl, wobei die größten Unterschiede bei der geografischen Lage, den nautischen Faktoren und passagierbezogenen Leistungen bestehen. Alle Einzelkriterien der *geografischen Lage* werden bei hoher Bedeutung der Ostsee höher bewertet (insbesondere die Anzahl und Qualität lokaler Tour Operator und die Nähe des Hafens zu anderen Häfen). Dies gilt auch für alle Einzelkriterien innerhalb *nautischer Faktoren* (v. a. Größe und Tiefe des Hafenbeckens sowie Art der Hafenzufahrten). Im Rahmen *passagierbezogener Leistungen* werden bei hoher Bedeutung der Ostsee insbesondere die verfügbaren verkehrsmittelbezogenen Passagierservices, vorhandene(r) Passagierterminal(s), verfügbare touristische Passagierservices sowie Parkplätze höher bewertet.⁴³⁵ Trotz des insgesamt geringen Bewertungsunterschieds bei der *Schiffsversorgung* hat die Versorgung mit Waren und Ausrüstungsgegenständen, Treibstoff und Frischwasser bei hoher Bedeutung der Ostsee einen deutlich geringeren Einfluss auf die Hafenwahl.

⁴³⁵ Lediglich drei passagierbezogene Kriterien werden bei hoher Bedeutung der Ostsee etwas geringer bewertet (Transportstrukturen im/vom Hafen, Nähe zu Flughäfen und Übernachtungsmöglichkeiten in Hafennähe). Die Daten zur Bewertung der Einzelkriterien der Hafenwahl nach Bedeutung der Fahrtgebiete Ostsee und Nordland enthält Tab. Z 32 in Anhang 32.

Bei hoher Bedeutung des Nordlands haben die meisten Kriterien einen geringeren Einfluss auf die Hafenwahl. Dies gilt v. a. für *nautische Faktoren* bzw. für alle nautischen Einzelkriterien (insbesondere Art der Hafenzufahrten, Größe und Tiefe des Hafenbeckens und Anzahl und Größe der Liegeplätze). Auch bezüglich der *Schiffsversorgung* gibt es Bewertungsunterschiede zwischen den befragten Anbietern in Abhängigkeit von der hohen bzw. geringen Bedeutung des Nordlands. Diese Abweichungen werden allerdings ausschließlich bei Betrachtung der entsprechenden Einzelkriterien deutlich: Demnach haben alle versorgungsbezogenen Einzelkriterien bei hoher Bedeutung des Nordlands einen ebenfalls höheren Einfluss auf die Hafenwahl, v. a. in Bezug auf die Anschlüsse und Einrichtungen zur Schiffsversorgung mit Treibstoff, Strom und Waren.⁴³⁶

Schlussfolgernd ist festzuhalten, dass die Abweichungen der Einflusshöhe der Hafenwahlkriterien (bezüglich Rangfolge und Bewertung) in Abhängigkeit von der Bedeutung der Fahrtgebiete Ostsee und Nordland insgesamt gering und nicht gleichgerichtet sind: Bei hoher Bedeutung der Ostsee haben alle Kriterien mit Ausnahme der Schiffsversorgung einen etwas höheren Einfluss auf die Hafenwahl. Bei hoher Bedeutung des Nordlands verhält es sich umgekehrt, d. h. hier haben die meisten Kriterien – insbesondere nautische Faktoren – einen geringeren Einfluss auf die Hafenwahl. Diese Abweichungen sind die Folge der Prioritäten bei der Wahl nordeuropäischer Fahrtgebiete durch Anbieter unterschiedlicher Kreuzfahrtsegmente. Hauptursache sind dabei die unterschiedlichen Bewertungen im Expeditionskreuzfahrt-Segment (Nordland gegenüber Ostsee bevorzugt) und im Fun-/Clubkreuzfahrt-Segment (Ostsee gegenüber Nordland bevorzugt): Bei hoher Bedeutung des Nordlands (v. a. Expeditionskreuzfahrten) haben alle Kriterien der Schiffsversorgung einen etwas höheren und alle nautischen Faktoren einen geringeren Einfluss auf die Hafenwahl; bei hoher Bedeutung der Ostsee (Fun-/Clubkreuzfahrt-Anbieter) ist es genau umgekehrt. Damit lässt sich auch der tendenziell höhere Einfluss fast aller Kriterien bei hoher Bedeutung der Ostsee bzw. die geringeren Bewertungsunterschiede in Bezug auf das Nordland erklären (Fun-/Clubkreuzfahrt-Anbieter stufen den Einfluss aller Kriterien höher ein). Demzufolge kann der segmentspezifische Einfluss der Hafenwahlkriterien als langfristiges Anbietermerkmal gesehen werden, das – zumindest innerhalb Nordeuropas – unabhängig vom jeweiligen Fahrtgebiet gilt. Infolgedessen werden keine unterschiedlichen Maßstäbe an die Hafenwahl in Abhängigkeit vom betrachteten Fahrtgebiet angesetzt. Dieser Zusammenhang ist in Abb. C-25 dargestellt.

⁴³⁶ Bezüglich der restlichen Kriterien der Schiffsversorgung gibt es nur minimale oder gar keine Bewertungsunterschiede. Die Daten zur Bewertung der Einzelkriterien der Hafenwahl nach Bedeutung der Fahrtgebiete Ostsee und Nordland enthält Tab. Z 32 in Anhang 32.

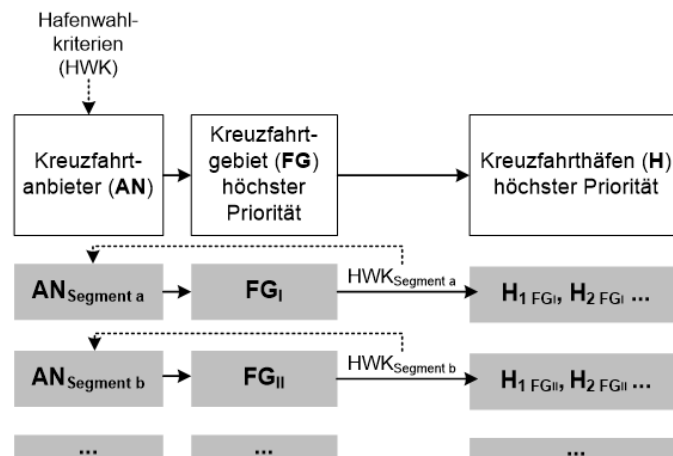


Abb. C-25: Wirkung von Hafenwahlkriterien bei der Routenplanung von Kreuzfahrtanbietern

Quelle: eigene Darstellung

5.4 Stellenwert neuer Häfen für die Hafenauswahl

Die Auswahl von *neuen*, zuvor noch nicht angelaufenen, Kreuzfahrthäfen drückt die Bereitschaft der Kreuzfahrtanbieter aus, Anpassungen bereits gefahrener Routen vorzunehmen. Diese Bereitschaft ist v. a. hinsichtlich *neuer* Stopover-Häfen hoch: 81 Prozent der Befragten geben an, pro Saison weltweit einen oder mehrere Stopover-Häfen zum ersten Mal anzulaufen; neue Turnaround-Häfen beziehen immerhin 43 Prozent der Befragten in die Routenplanung ein (siehe Abb. C-26).

Auch die durchschnittliche Anzahl neuer Häfen ist im Stopover-Bereich deutlich höher (acht Häfen) als im Turnaround-Bereich (ein bis zwei Häfen). Dies steht im Zusammenhang mit der insgesamt geringeren Anzahl weltweit existierender Turnaround-Häfen, die zudem von der Mehrheit der Befragten (76 Prozent) im Rahmen der Hafenauswahl zuerst bzw. *vor* den Stopover-Häfen festgelegt werden. Keiner der Befragten wählt zuerst Stopover-Häfen aus und 24 Prozent der Befragten treffen eine iterative Auswahl der Hafenarten (keine bestimmte Reihenfolge).⁴³⁷

Dabei beziehen alle Anbieter von Klassischen Kreuzfahrten und von Fun-/Clubkreuzfahrten mindestens einen neuen Stopover-Hafen pro Saison in ihre weltweite Routenplanung ein, während es in den Segmenten von Expeditionskreuzfahrten und sonstigen Kreuzfahrten lediglich rund die Hälfte der Anbieter (57 bzw. 50 Prozent) sind. Mindestens einen

⁴³⁷ Die iterative Festlegung von Turnaround- und Stopover-Häfen erfolgt v. a. von Anbietern Klassischer Kreuzfahrten mit kleinen und auch großen Schiffen und Flotten (siehe Tab. Z 15, Tab. Z 16 und Tab. Z 17 in Anhang 24).

neuen Turnaround-Hafen pro Saison beziehen ebenfalls überwiegend Fun-/Clubkreuzfahrt-Anbieter (60 Prozent) und Anbieter Klassischer Kreuzfahrten (55 Prozent) in die Routenplanung ein; bei Anbietern von Expeditions- und sonstigen Kreuzfahrten ist dieser Anteil geringer (17 bzw. 33 Prozent). Entsprechend der segmentspezifischen Unterschiede werden insbesondere neue Stopover-Häfen v. a. von Anbietern mit größeren Schiffen und Flotten und v. a. bei hoher Bedeutung der Ostsee ausgewählt.⁴³⁸ Diese Abweichungen beim Einbezug neuer Häfen weisen auf eine stärkere Einschränkung potenzieller Häfen für Expeditionskreuzfahrten hin und verdeutlichen den hohen Stellenwert der Abwechslung in den Segmenten von Fun-/Clubkreuzfahrten und Klassischen Kreuzfahrten.

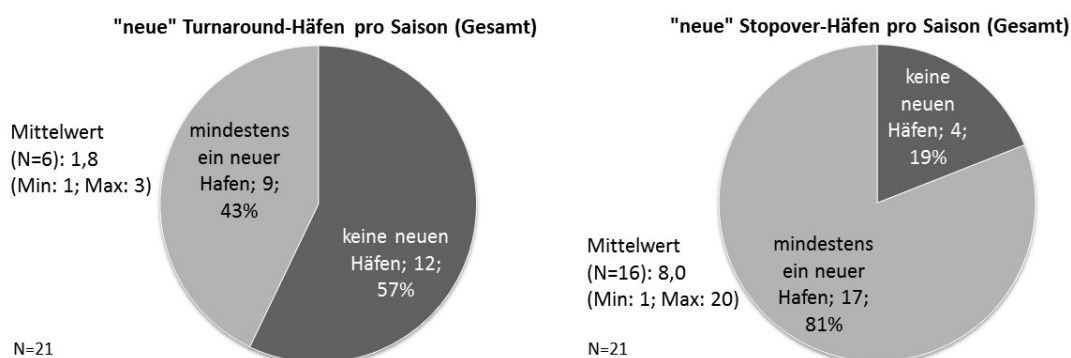


Abb. C-26: Einbezug neuer Turnaround- und Stopover-Häfen in die Routenplanung

Quelle: eigene Darstellung

Der hohe Stellenwert neuer Häfen impliziert die Suche nach Häfen, die für den jeweiligen Kreuzfahrtanbieter vergleichsweise unbekannt sind. Chancen bieten sich demnach auch für *kleine Kreuzfahrthäfen* mit vergleichsweise wenigen Anläufen. Kleine Kreuzfahrthäfen (höchstens 24 Anläufe jährlich) spielen eine wichtige Rolle für befragte Anbieter, die in der Ostsee bzw. im Nordland aktiv sind oder waren (16 bzw. 18 Befragte).

Jeweils über die Hälfte dieser Anbieter wählt bewusst kleine Ostseehäfen bzw. kleine Nordlandhäfen (9 bzw. 12 Befragte) für die Kreuzfahrtrouten aus. Dabei sind kleine nordeuropäische Häfen (insbesondere im Nordland) v. a. für Anbieter im Klassischen und im Fun-/Clubkreuzfahrt-Segment wichtig.⁴³⁹ Daraus resultiert wiederum die flotten- und

⁴³⁸ In Abhängigkeit von der Bedeutung des Nordlands bestehen annähernd keine Unterschiede beim Einbezug neuer Stopover- bzw. Turnaround-Häfen. Eine Übersicht der Befragungsergebnisse zum Einbezug neuer Häfen nach unterschiedlichen Anbietermerkmalen enthält Anhang 27 (Tab. Z 22 bis Tab. Z 25).

⁴³⁹ Die bewusste Auswahl *kleiner Ostseehäfen* erfolgt von je 67 % der Anbieter von Klassischen Kreuzfahrten bzw. Expeditionskreuzfahrten und von 50 % der Fun-/Clubkreuzfahrt-Anbieter. *Kleine Nordlandhäfen* werden von 91 % der Anbieter Klassischer Kreuzfahrten, von 67 % der Fun-/Clubkreuzfahrt-Anbieter und von 43 % der Expeditionskreuzfahrt-Anbieter bewusst ausgewählt. Dabei sind die absoluten Fallzahlen teilweise gering (unter fünf).

schiffsgrößenbezogene Struktur der Anbieter, für welche kleine Häfen in Nordeuropa wichtig sind. Dabei ist kein Zusammenhang zwischen der Flottengröße und dem Einbezug kleiner nordeuropäischer Kreuzfahrthäfen erkennbar.⁴⁴⁰ Hinsichtlich der Schiffsgröße deutet sich an, dass kleine Nordlandhäfen eher als kleine Ostseehäfen auch von Anbietern großer Schiffe ausgewählt werden.⁴⁴¹ Ursächlich könnten die stärkeren Hafenrestriktionen hinsichtlich maximaler Schiffsdimensionen in der Ostsee sein, die kleine Ostseehäfen am Wachstum hindern.

Wichtigste Gründe für die Wahl kleiner Ostseehäfen sind das Streben nach attraktiven Routen für „Repeater“, die Nutzung der Vorteile kleiner Schiffe bzw. die Differenzierung von Anbietern mit großen Schiffen (kein Ansteuern von „Massenanlauf-Häfen“) sowie das Halten der Balance zwischen Großstädten und weniger bekannten Häfen.⁴⁴² Gründe für die Wahl kleiner Nordlandhäfen sind in erster Linie ebenfalls die Differenzierung von Anbietern großer Schiffe bzw. das Vermeiden von überfüllten Haupt-Destinationen (z. B. zeichnen sich Expeditionskreuzfahrt-Anbieter durch die Spezialisierung auf abgelegene Gebiete bzw. Häfen aus), die Attraktivitätssteigerung für „Repeater“ sowie die Balance zwischen Großstädten und weniger bekannten Häfen.⁴⁴³

Anbieter, die *kleine Häfen* bewusst *nicht* auswählen, haben dies größtenteils – v. a. mit Blick auf Nordlandhäfen – auch zukünftig nicht vor (Ostsee: 71 Prozent, Nordland: 83 Prozent). Dementsprechend ist der Anteil der Befragten, die im jeweiligen Fahrtgebiet zwar *noch* keine kleinen Häfen anlaufen, sich dies aber zukünftig vorstellen können, bei Ostseehäfen höher (29 Prozent) als bei Nordlandhäfen (17 Prozent).

Gründe der Anbieter, auch zukünftig keine kleinen Ostseehäfen anzulaufen, sind einerseits die grundsätzliche Zielgruppenausrichtung (Bedienung eines Massenmarktes, bei dem bekannte und beliebte Destinationen wichtig sind bzw. die Vermarktung kleiner Häfen schwer ist). Andererseits sind die Schiffe zu groß bzw. die kleinen Häfen ungeeignet

⁴⁴⁰ Bezüglich der *Flottengröße* erfolgt die bewusste Auswahl *kleiner Ostsee- bzw. Nordlandhäfen* von 60 bzw. 80 % der Anbieter mit einem Schiff, von jeweils 50 % der Anbieter mit zwei bis drei Schiffen, von 75 bzw. 60 % der Anbieter mit vier bis zehn Schiffen und von 40 bzw. 75 % der Anbieter mit über zehn Schiffen. Dabei sind die absoluten Fallzahlen innerhalb der Gruppen teilweise gering (zwischen zwei und fünf).

⁴⁴¹ Bezüglich der *Schiffsgröße* erfolgt die bewusste Auswahl *kleiner Ostsee- bzw. Nordlandhäfen* von keinem bzw. 25 % der Anbieter mit Boutique-Schiffen, von jeweils 100 % der Anbieter mit mittelgroßen Schiffen (251 bis 500 Passagiere), von 60 bzw. 100 % der Anbieter mit großen Schiffen (501 bis 1 000 Passagiere), von jeweils 33 % der Anbieter mit sehr großen Schiffen (1 001 bis 2 000 Passagiere) und von 40 bzw. 75 % der Anbieter mit Mega-Schiffen (über 2 000 Passagiere). Dabei sind die absoluten Fallzahlen innerhalb der Gruppen teilweise gering (zwischen drei und fünf).

⁴⁴² Genannte Beispiele kleiner Ostseehäfen: Wismar, Aalborg, Ærøskøbing, Faaborg, Kalmar, Kemi, Luleå, Mariehamn oder Saaremaa.

⁴⁴³ Genannte Beispiele kleiner Nordlandhäfen: Arendal, Haugesund, Rørvik, Skagen, Skjolden oder Ulvik.

für hohe Passagierzahlen (Transportkapazitäten und genügend touristische Angebote). Zudem sind bekannte Destinationen insbesondere dann wichtig, wenn die Ostsee erstmalig angelaufen wird. Gründe der Anbieter, auch zukünftig keine kleinen Nordlandhäfen anzulaufen, sind ebenfalls die Zielgruppenausrichtung (Massenmarkt-Orientierung), zu große Schiffe und die Bindung an wenige Häfen aufgrund der Spezifik des Fahrtgebietes (z. B. Antarktis-Expeditionen). In Abb. C-27 ist jeweils die Verteilung der Anbieter dargestellt, welche bewusst kleine Ostsee und Nordlandhäfen in ihre Routen aufnehmen bzw. dies zukünftig planen.

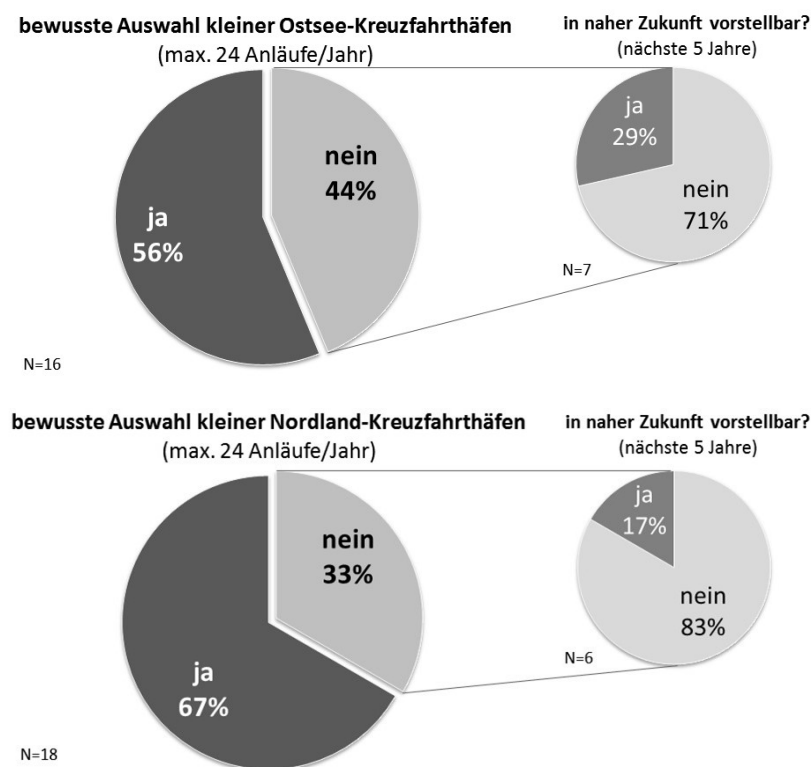


Abb. C-27: Bisherige und zukünftige Auswahl kleiner nordeuropäischer Kreuzfahrthäfen

Quelle: eigene Darstellung

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass Änderungen der Route insbesondere durch die Auswahl *neuer* Stopover-Häfen von hoher Bedeutung für Kreuzfahrtanbieter sind (durchschnittlich acht neue Stopover-Häfen pro Saison). Weniger Variabilität besteht bei der Wahl neuer Turnaround-Häfen, was mit der deutlich geringeren Auswahl dieser Häfen zu begründen ist und ursächlich für die Festlegungs-Reihenfolge der Hafenarten sein könnte: Überwiegend werden zuerst Turnaround-Häfen und anschließend Stopover-Häfen bestimmt. Die Angaben der Befragten bestätigen somit die – im theoretischen Teil – angenommene Reihenfolge der Hafenarten-Festlegung. Mit Blick auf den hohen Stellenwert *neuer* Stopover-Häfen v. a. für Anbieter von Fun-/Clubkreuzfahrten und die Priorisierung

von Ostseehäfen in diesem Segment gegenüber Nordlandhäfen, könnten sich kleine Ostseehäfen etablieren, indem sie sich stärker auf sehr große bzw. Mega-Schiffe einstellen (Verminderung schiffsgrößenbezogener Hafenrestriktionen): Bisher werden *kleine* Kreuzfahrthäfen (v. a. im Nordland) zumeist von Anbietern Klassischer Kreuzfahrten für das Kreieren neuer Routen genutzt. Allerdings sind Hafenanpassungen an immer größer werdende Schiffe auch mit dem Risiko verbunden, dass sich die Attraktivität der jeweiligen Häfen für bestimmte Kreuzfahrtsegmente verringert (z. B. Klassische Kreuzfahrten): Eine steigende Bekanntheit durch „Massenkompatibilität“ eines Hafens steht seiner „Unberührtheit“ bzw. Exklusivität entgegen. Infolgedessen kann der jeweilige Hafen weder die Balance-Funktion übernehmen (als „Unbekanntes zwischen Bekanntem“) noch der Differenzierung gegenüber Anbietern mit sehr großen und Mega-Schiffen dienen.

5.5 Zeitpunkte der Planung von Hafenwahlkriterien

Im Rahmen des teilweise langen Routenplanungsprozesses (Dauer bis zu drei Jahre) können die Bereiche der Hafenwahlkriterien zu unterschiedlichen Zeitpunkten von zentraler Bedeutung für die Routenplanung sein.⁴⁴⁴

Früh geplant werden die geografische Lage, ökonomische und nautische Faktoren, d. h. sie haben zu Beginn des Routenplanungsprozesses die höchste Bedeutung. Deutlich später sind die übrigen Bereiche (Safety & Security, Umweltschutz, passagierbezogene Leistungen und Schiffsversorgung) von Bedeutung. Planungszeitpunkte und Wichtigkeit (Einflusshöhe auf die Hafenwahl) der Hafenwahlkriterien liegen dabei mit Ausnahme passagierbezogenen Leistungen sehr eng beieinander (siehe Abb. C-28). Der relativ große Unterschied zwischen Wichtigkeit und Planungszeitpunkt von passagierbezogenen Kriterien lässt vermuten, dass v. a. schiffsbezogene Bereiche im Hafen frühzeitig berücksichtigt werden und demzufolge eher Ausschlusskriterien im Rahmen der Hafenwahl sind, während passagierbezogene Hafenbereiche erst danach planungsrelevant sind.

⁴⁴⁴ Anm. d. Verf.: „Zentral“ ist die Bedeutung bei intensiver Informationsbeschaffung, Buchungen, Reservierungen usw. (Frage 2.7 im Fragebogen, siehe Fragebogen in Anhang 18).

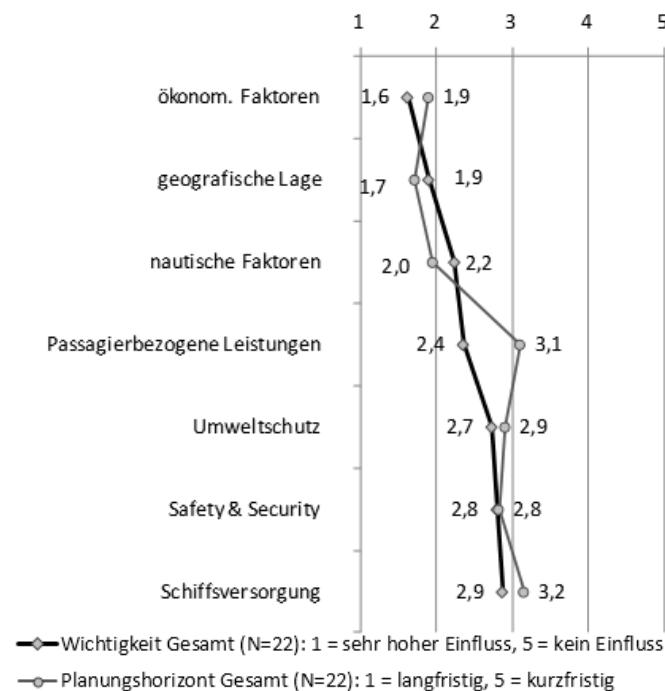


Abb. C-28: Wichtigkeit (Einflusshöhe) und relative Planungszeitpunkte von Hafenwahlkriterien

Quelle: eigene Darstellung

Die Planungszeitpunkte der Hafenwahlkriterien innerhalb des Routenplanungsprozesses weichen zwischen den Kreuzfahrtsegmenten der Anbieter teilweise deutlich voneinander ab (siehe Abb. C-29). Für Anbieter von Fun-/Clubkreuzfahrten spielen die geografische Lage, nautische Faktoren, ökonomische Faktoren, Safety & Security und der Umweltschutz deutlich früher eine Rolle als für die übrigen Anbieter. Dies zeigt der relative Vergleich.⁴⁴⁵ In den Segmenten sonstiger Kreuzfahrten und Expeditionskreuzfahrten wird hingegen die Mehrzahl der Kriterien relativ spät geplant. Dies trifft innerhalb sonstiger Kreuzfahrten v. a. auf ökonomische und nautische Faktoren und innerhalb der Expeditionskreuzfahrten v. a. auf den Bereich Safety & Security und die passagierbezogenen Leistungen zu.

Im absoluten Vergleich⁴⁴⁶ wird der lange Planungsvorlauf insbesondere im Segment der Fun-/Clubkreuzfahrten deutlich, in welchem die geografische Lage und nautische Faktoren rund ein Jahr vor Feststehen der Kreuzfahrtrouten geplant werden. Es folgen ökonomische

⁴⁴⁵ Der relative Vergleich beinhaltet Mittelwerte auf einer Skala von „1“ (entspricht der jeweils angegebenen Gesamtdauer des Routenplanungsprozesses) bis „5“ (entspricht weniger als 0,5 Jahre).

⁴⁴⁶ Der absolute Vergleich der Planungsdauer basiert auf der Kombination der Mittelwerte von Planungszeitpunkten mit der jeweiligen tatsächlichen Planungsdauer (in Monaten): Die Planungsdauer für die Kreuzfahrtsegmente wurde von der 5er-Skala („1“: langfristig bzw. Gesamtplanungsdauer bis „5“: kurzfristig bzw. weniger als sechs Monate) auf eine absolute Zeitskala übertragen.

mische Faktoren, Safety & Security, Umweltschutz (jeweils rund 11 Monate vor Feststehen der Kreuzfahrtrouten) sowie passagierbezogene Leistungen und die Schiffsversorgung (jeweils rund 9 Monate vor Feststehen der Kreuzfahrtrouten). Ursächlich für diese zeitbezogenen Unterschiede ist die lange Dauer des Planungsprozesses bei Fun-/Clubkreuzfahrten (durchschnittlich 12,4 Monate). Anbieter von Klassischen Kreuzfahrten beginnen die Planung der geografischen Lage sowie der ökonomischen und nautischen Faktoren rund 9 Monate vor Feststehen der Kreuzfahrtrouten; einen Monat später werden die restlichen Hafenwahlkriterien geplant. Anbieter von Expeditionskreuzfahrten beginnen ihre Routenplanung erst rund 7 Monate vor Feststehen der Kreuzfahrten mit der geografischen Lage, ökonomischen und nautischen Faktoren; die übrigen Kriterien werden ca. einen Monat später geplant. Bei Anbietern sonstiger Kreuzfahrten werden alle Kriterien rund 6 Monate vor Kreuzfahrtbeginn geplant, so dass es aufgrund des kurzen Planungsprozesses von Kreuzfahrtrouten in diesem Segment (durchschnittlich 6,3 Monate) fast keine Unterschiede bei der absoluten zeitlichen Betrachtung gibt.

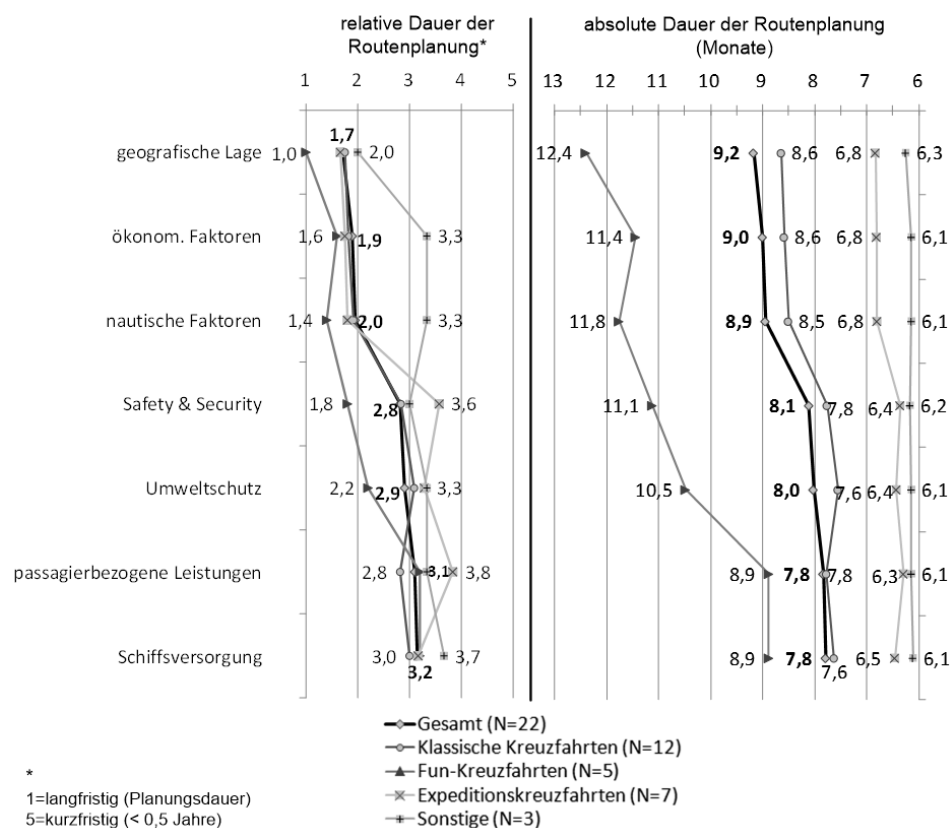


Abb. C-29: Relative und absolute Planungszeitpunkte von Hafenwahlkriterien im Routenplanungsprozess nach Kreuzfahrtsegment

Quelle: eigene Darstellung

Unter Einbezug der Dauer des sich anschließenden Vermarktungsprozesses zeigt sich, dass Hafenanläufe von Fun-/Clubkreuzfahrten mit der höchsten zeitlichen Verzögerung zur Planung stattfinden. Die geografische Lage – das jeweils zuerst relevante Kriterium – wird in diesem Segment insgesamt 2,6 Jahre vor Kreuzfahrtbeginn und damit am frühesten geplant (Dauer des Vermarktungsprozesses: 1,6 Jahre). Anbieter von klassischen Kreuzfahrten beginnen die Planung ca. 2 Jahre vor Kreuzfahrtbeginn (Dauer des Vermarktungsprozesses: 1,3 Jahre) und Anbieter von Expeditions- und sonstigen Kreuzfahrten erst rund 1,6 Jahre vor Kreuzfahrtbeginn (Dauer des Vermarktungsprozesses: 1 Jahr bzw. 1,1 Jahre).

Die unterschiedlichen Planungszeitpunkte der Kreuzfahrtsegmente stehen in sehr enger Verbindung zur jeweiligen *Flottengröße*; werden aber auch bei Betrachtung der *Schiffsgröße* deutlich (siehe Abb. C-30)⁴⁴⁷: Fast alle Kriterien spielen im Planungsprozess für Anbieter mit größeren Flotten (vier und mehr Schiffe) bzw. mit Mega-Schiffen früher eine Rolle als für Anbieter kleinerer Flotten und Schiffe. Bereits eineinhalb Jahre vor Feststehen der Kreuzfahrtrouten beschäftigen sich Anbieter sehr großer Flotten (über zehn Schiffe) und Schiffe (Mega-Schiffe) intensiv mit ökonomischen Faktoren, der geografischen Lage und nautischen Faktoren.⁴⁴⁸ Der gesamte Planungszeitraum liegt durchschnittlich zwischen knapp vier Monaten (Fun-/Clubkreuzfahrten) und zwei Monaten (sonstige Kreuzfahrten); bei Anbietern mit sehr großen Flotten bzw. Schiffen beträgt dieser Zeitraum der hauptsächlichen Kriterienplanung rund sieben bzw. sechs Monate, während er bei den übrigen Anbietern innerhalb von ein bis zwei Monaten stattfindet.⁴⁴⁹ Somit bleibt vornehmlich Anbietern mit sehr großen Flotten und Schiffen (v. a. im Fun-/Clubkreuzfahrt- bzw. klassischen Segment) aufgrund ihrer langfristigen Planung viel Zeit bis zum endgültigen Feststehen der Kreuzfahrtrouten, die für eventuelle Anpassungen genutzt werden kann.

⁴⁴⁷ Eher gering sind die Unterschiede der Planungszeitpunkte der Hafenwahlkriterien in Abhängigkeit von der *Bedeutung der Fahrtgebiete Ostsee und Nordland* (siehe Abb. Z 19 und Abb. Z 20 in Anhang 33). Die Unterschiede zwischen der *absoluten* Planungsdauer bei hoher/geringer Bedeutung des Nordlands resultieren aus den Abweichungen zwischen den Kreuzfahrtsegmenten: Die Hafenwahlkriterien werden von Anbietern mit geringem Nordland-Stellenwert früher geplant, da es sich dabei v. a. um Anbieter von Fun-/Clubkreuzfahrten handelt. Für diese Anbieter (mit der längsten Routenplanung) hat das Nordland im Vergleich zur Ostsee eine geringe Bedeutung (durchschnittliche Planungsdauer bei hoher/geringer Bedeutung des Nordlands: 12,9 bzw. 8,5 Monate; siehe Tab. Z 21 in Anhang 26).

⁴⁴⁸ Dies zeigt die Gegenüberstellung der relativen und absoluten Planungszeitpunkte der Hafenwahlkriterien nach Flottengröße und Schiffsgröße in Abb. Z 17 und Abb. Z 18 in Anhang 33.

⁴⁴⁹ Anm. d. Verf.: Innerhalb des Zeitraums der „hauptsächlichen Kriterienplanung“ (Zeitabschnitt zwischen erstem und letztem Planungszeitpunkt der Hafenwahlkriterien) ist die Bedeutung der Hafenwahlkriterien jeweils *am höchsten*, d. h. erste, zuvor eingeholte Informationen sind nicht ausgeschlossen, so dass die gesamte Routenplanungsdauer etwas kürzer ist als die hauptsächliche Kriterienplanung.

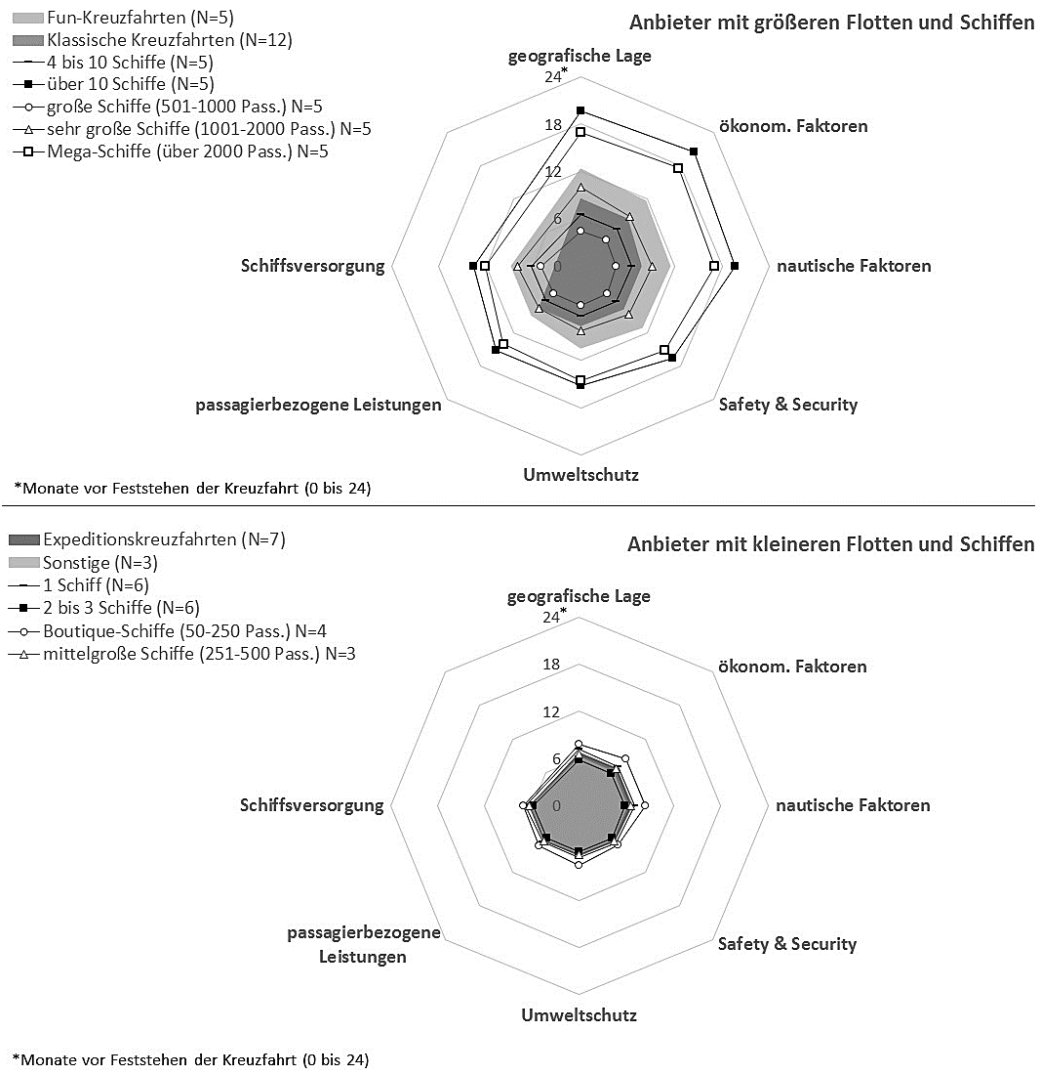


Abb. C-30: Planungszeitpunkte von Hafenwahlkriterien für Anbieter größerer und kleinerer Schiffsflotten

Quelle: eigene Darstellung

Schlussfolgernd lässt sich festhalten, dass ein Zusammenhang zwischen den Planungszeitpunkten und der Einflusshöhe der Hafenwahlkriterien im Planungsprozess anzunehmen ist. Darauf deutet die sehr frühe Planung von Kriterien mit hohem Einfluss auf die Hafenwahl hin (geografische Lage, ökonomische und nautischen Faktoren). Dabei wird die Dauer der Routenplanung von Kreuzfahrtanbietern insbesondere durch die Flottengröße bzw. den Planungsaufwand beeinflusst. Dies zeigt die besonders langfristige Planung bei Anbietern mit sehr großen Flotten (über zehn Schiffe) und Schiffen (Mega-Schiffe), was sich entsprechend auch innerhalb der Kreuzfahrtsegmente widerspiegelt: So wird die Kriterienplanung von Fun-/Clubkreuzfahrt-Anbietern relativ früh und von Anbietern sonstiger Kreuzfahrten und Expeditionskreuzfahrten relativ spät vorgenommen.

6 Zusammenfassung und Beurteilung zentraler Analyseergebnisse

Die Analyseergebnisse zur Routenplanung und Hafenwahl der befragten Kreuzfahrtanbieter in Nordeuropa verdeutlichen, dass die Anforderungen der Kreuzfahrtanbieter v. a. von passagier- und kostenbezogenen Ansprüchen bestimmt werden, denn die *wichtigsten Anforderungsbereiche* betreffen die geografische Lage des Hafens sowie die ökonomischen Faktoren. Deutlich wird dies sowohl in Bezug auf den Block-out (Gründe der Fahrtgebietswahl) als auch hinsichtlich der Fahrtenplanung (Einfluss der Hafenwahlkriterien). Zudem zeigen die Ergebnisse, dass wichtige (einflussreiche) Kriterien der Wahl nordeuropäischer Kreuzfahrthäfen von den Anbietern vergleichsweise früh geplant werden und dass sich sowohl die Anforderungen als auch die Planungszeitpunkte zwischen den Kreuzfahrtsegmenten unterscheiden. Ursächlich für diese Abweichungen ist die jeweils verfolgte Segmentstrategie, an der die Anforderungen der Kreuzfahrtanbieter ausgerichtet sind. Die mit der Segmentzugehörigkeit einhergehende Anbieterstruktur (z. B. Flotten- und Schiffgröße) führt zu abweichenden Beurteilungen der Attraktivität nordeuropäischer Fahrtgebiete und Häfen.

Nordeuropa ist ein sehr attraktives Fahrtgebiet, denn es nimmt in der strategischen *Fahrtgebietswahl* der Kreuzfahrtanbieter eine wesentliche Stellung ein. Die gegenwärtig hohe Bedeutung nordeuropäischer Fahrtgebiete zeigt sich auch am Schiffseinsatz der weltweiten bzw. befragten Kreuzfahrtanbieter in Nordeuropa im Jahr 2013 und an der positiven Einschätzung der künftigen Entwicklung des nordeuropäischen Kreuzfahrtmarktes.⁴⁵⁰ Damit setzt sich die positive Entwicklung der Schiffsanläufe in Ostsee- und Nordlandhäfen innerhalb der letzten zehn Jahre mit hoher Wahrscheinlichkeit auch zukünftig fort. Dies zeugt von einer anhaltend guten Wettbewerbsposition Nordeuropas im Rahmen weltweiter Fahrtgebiete.

Für Fun-/Clubkreuzfahrt-Anbieter ist die Ostsee – neben einer Vielzahl weiterer Fahrtgebiete – von sehr hoher und das Nordland, dessen zukünftige Entwicklung von diesen Anbietern eher moderat eingeschätzt wird, von geringerer Bedeutung. Bei Expeditionskreuzfahrt-Anbietern verhält es sich genau umgekehrt. Nichtsdestotrotz resultiert der starke Bedeutungsanstieg des Fahrtgebietes Nordland, der sich insbesondere an der Zunahme durchschnittlicher Schiffsanläufe in großen und sehr großen Nordlandhäfen in

⁴⁵⁰ Im Jahr 2013 waren rund 60 Prozent der weltweiten Kreuzfahrtanbieter in Nordeuropa aktiv; von den Befragten setzten 82 bzw. 73 Prozent 2013 mindestens ein Schiff in der Ostsee bzw. im Nordland ein; den zukünftigen Ostsee- bzw. Nordlandeinsatz plant ebenfalls die deutliche Mehrheit der Befragten (91 bzw. 73 Prozent).

den letzten Jahren zeigt, auch aus vermehrten Schiffsanläufen der Fun-/Clubkreuzfahrt-Anbieter in diesem Fahrtgebiet.

Der höhere Stellenwert der Ostsee im Vergleich zum Nordland für Fun-/Clubkreuzfahrt-Anbieter steht vermutlich im Zusammenhang mit der deutlich höheren Hafendichte und Ländervielfalt sowie dem höheren Anteil von Allround-Häfen in der Ostsee (siehe Abschnitt C 2.2.2): Diese fahrtgebietsbezogenen Eigenschaften begünstigen u. a. die Gestaltung kürzerer Kreuzfahrtrouten mit vielfältigen Metropolen für junge Kreuzfahrer und erhöhen die Flexibilität der Routenplanung. Dies ist v. a. für Massenmarkt-orientierte (Fun-/Clubkreuzfahrt-) Anbieter mit großen Flotten und Schiffen im Hinblick auf die hohe Bedeutung ökonomischer Ziele bzw. die angestrebte Kostenführerschaft sehr wichtig. Die hohe Bedeutung des Nordlands für Expeditionskreuzfahrt-Anbieter spiegelt hingegen den hohen Stellenwert außergewöhnlicher Kreuzfahrterlebnisse auf kleinen Schiffen für eine spezifische Zielgruppe bzw. einen Nischenmarkt wider.

Die *Gründe der Wahl des Fahrtgebietes* Nordeuropa beziehen sich hauptsächlich auf die geografische Fahrtgebietsstruktur: Am wichtigsten sind die Vielzahl attraktiver Häfen und ihre Nähe zum Quellmarkt. Zudem sind für die Wahl Nordeuropas hohe Deckungsbeiträge sowie – v. a. bezüglich der Ostseewahl – hochwertige Hafenleistungen/-strukturen, aber auch die hohe Sicherheit im Fahrtgebiet ausschlaggebend. Hingegen stellen nautische Bedingungen am wenigsten einen Grund der Fahrtgebietswahl dar. Dementsprechend sind mögliche Hauptgründe der Anbieter, überhaupt *nicht* in Nordeuropa aktiv zu sein (rund 40 Prozent weltweit), die geringe Attraktivität von Ostsee oder Nordland aufgrund der jeweiligen Zielgruppenspezifika (z. B. Antarktis-Expeditionen), die Quellmarkt-Lage des jeweiligen Anbieters (außerhalb Großbritanniens und Deutschlands), zu hohe Kostenstrukturen im Fahrtgebiet (bspw. sind skandinavische Kreuzfahrthäfen verhältnismäßig teuer⁴⁵¹) oder nicht adäquate Hafenleistungen/-strukturen.

Hinsichtlich der hohen Hafendichte ist jedoch die Dominanz *kleiner Kreuzfahrthäfen* in Nordeuropa (53 Prozent) zu berücksichtigen: Insbesondere in der Ostsee gibt es anteilig viele sehr kleine Häfen, die teilweise von Mega-Schiffen nicht angelaufen werden können. Sowohl der Anteil von Ostseehäfen mit Schiffsgrößenbeschränkungen als auch das Ausmaß dieser Beschränkungen (v. a. Tiefgang und Schiffslänge) ist hoch. Demnach verschärft sich der zukünftige Wettbewerb um Schiffsanläufe in Nordeuropa v. a. zwischen solchen Häfen mit starker Begrenzung maximaler Schiffsdimensionen: Zum einen besteht

⁴⁵¹ Vgl. TERCEK (2009) in: BREITZMANN (Hg.), S. 60.

eine allgemeine Tendenz zu größeren Schiffen bzw. ist der Anteil von kleineren Kreuzfahrtschiffen gering und sinkt (kleinere, ältere Schiffe werden ausgesondert). Zum anderen werden ältere Schiffe eher in Regionen außerhalb der Ost- und Nordsee (ECAs) eingesetzt, um Kosten einzusparen.⁴⁵²

Im Rahmen der Fahrtgebietswahl sind v. a. im Segment der Fun-/Clubkreuzfahrten bzw. bei großen Flotten und bei einer breiten geografischen Streuung befahrener Gebiete (hoher Stellenwert der Karibik und Asiens) die Bedeutung und der Einfluss von Deckungsbeiträgen am höchsten. Dies unterstreicht die Wichtigkeit der Zielmarktanalyse (bereits eingesetzte Schiffskapazitäten und -strukturen sowie potenzielle Erträge). Die Hauptgründe der Nordlandwahl für *alle* Kreuzfahrtsegmente sind attraktive Häfen und die Quellmarktnähe, während es bei der Ostseewahl segmentbezogene Abweichungen gibt: Für Fun-/Clubkreuzfahrt-Anbieter sind hohe Deckungsbeiträge und attraktive Häfen häufigste Gründe der Ostseewahl. Zudem ist in diesem Segment die hohe Sicherheit im Fahrtgebiet bedeutend (gleicher Stellenwert wie Quellmarktnähe), wofür die breitere geografische Streuung befahrener Gebiete v. a. außerhalb Europas ursächlich sein kann. Anbieter von Klassischen und Expeditionskreuzfahrten hingegen wählen die Ostsee v. a. wegen attraktiver Häfen, der Quellmarktnähe sowie hochwertigen Hafenleistungen und -strukturen und weniger aufgrund hoher Deckungsbeiträge.

Die einflussreichsten Hafenwahlkriterien verdeutlichen die Prioritäten der Kreuzfahrtanbieter und bestätigen die unterschiedliche Funktion von Turnaround- und Stopover-Häfen. So haben in der *Fahrtenplanung* ökonomische Faktoren (Kosten) und die geografische Lage (v. a. touristische Attraktivität und seeseitige Erreichbarkeit des Hafens) den höchsten Einfluss auf die Hafenwahl und werden frühzeitig geplant. Weiterhin einen hohen Einfluss auf die Hafenwahl haben die schiffsspezifischen nautischen Faktoren (v. a. gute Schiffsnavigation, Größe/Tiefe des Hafenbeckens und Art der Hafenzufahrten) und die passagierbezogenen Hafenwahlkriterien des Transports (Nähe zu Flughäfen in Turnaround-Häfen und Transportmöglichkeiten im Hafen) und des Transfers (Passagierterminal und Gepäckhandhabung in Turnaround-Häfen), welche ebenso frühzeitig geplant werden. Die gute Erreichbarkeit schließt auch die relative Lage der Hafenarten zueinander bzw. deren Verteilung im Fahrtgebiet ein, denn die Auswahl der Stopover-Häfen (über 80 Prozent nordeuropäischer Häfen sind Stopover-Häfen) orientiert sich an den zuvor festgelegten Turnaround-Häfen. Aufgrund der hohen Bedeutung ökonomischer Faktoren für die Hafenwahl und angesichts der frühzeitigen Festlegung von Turnaround-Häfen erfolgt die Auswahl dieser Häfen vermutlich bereits in

⁴⁵² Vgl. PEISLEY (2014), S. 179.

der Fahrtgebietswahl. Dabei spielt die Änderung der Turnaround-Häfen für Kreuzfahrtanbieter eine zentrale Rolle für die Einsparung von Kosten (Treibstoff) durch Distanz- und Geschwindigkeitsreduktion (z. B. Nutzung von Kopenhagen anstatt Amsterdam oder Dover für Ostseekreuzfahrten).⁴⁵³

Die restlichen (umwelt-) schutzspezifischen (Umweltschutz und Safety & Security) und schiffsspezifischen Kriterien (Schiffsversorgung) beeinflussen die Hafenwahl hingegen nur schwach und sind damit weniger bedeutend für die Attraktivität des Hafens. Diese Bereiche werden überwiegend auf internationaler bzw. europäischer Ebene reguliert (v. a. Umweltschutz und sicherheitsbezogene Aspekte). Die daraus resultierende Diskrepanz zwischen dem geringen Stellenwert v. a. des Umweltmanagements bei der Hafenwahl von Kreuzfahrtanbietern und dem hohen Stellenwert dieses Bereichs für Häfen führt dazu, dass umweltschutzbezogene Hafeninvestitionen nicht direkt durch die Hafenwahl „honoriert“ werden. Demzufolge beeinflussen solche Hafeninvestitionen die Wettbewerbsposition eines Hafens nicht wesentlich. Auch die Installation einer Landstromanlage als freiwilliges Umweltschutz-Instrument in Kreuzfahrthäfen hat einen sehr geringen Einfluss auf die Hafenwahl und damit keine positive Wirkung auf die Schiffsanläufe des jeweiligen Hafens.

Die Steigerung der Routenattraktivität und die Differenzierung gegenüber Anbietern mit Mega-Schiffen bzw. die Vermeidung überfüllter Destinationen erreichen z. B. Anbieter klassischer Kreuzfahrten mit ausgefallenen Routen. Aus diesem Grund spielen kleine Kreuzfahrthäfen aktuell v. a. im klassischen Kreuzfahrtsegment eine wichtige Rolle. Kleine Kreuzfahrthäfen können grundsätzlich der Gestaltung von abwechslungsreichen Routen dienen. Dies gilt auch für Fun-/Clubkreuzfahrt-Anbieter, die *neuen* Stopover-Häfen einen besonders hohen Stellenwert in der Routenplanung zuschreiben. Dadurch eröffnen sich v. a. kleinen Ostseehäfen Chancen als „neuer“ Routenbestandteil. Hier ist folglich die Anpassung der Hafenstrukturen an die entsprechend großen Schiffe wichtig. Dies bedeutet mehr Flexibilität bei der Routenplanung für Kreuzfahrtanbieter, die *jedes* Schiff ihrer Flotte in Nordeuropa einsetzen könnten (nicht nur die tendenziell kleineren Schiffe), da die Routenzuordnung zu Schiffen variabler ist.

⁴⁵³ Vgl. PEISLEY (2014), S. 179.

Die Unterschiede zwischen den Kreuzfahrtsegmenten bezüglich der Einflusshöhe und der Planungszeitpunkte der Hafenwahlkriterien stehen im Zusammenhang mit den jeweiligen Schiffs- und Flottengrößen der Anbieter.⁴⁵⁴ Überaus wichtig sind für Anbieter größerer Schiffe (z. B. im Fun-/Clubkreuzfahrt-Segment) nautische Faktoren (v. a. Größe und Tiefe der Hafenbecken, gute Schiffsnavigation und Art der Hafenzufahrten) sowie passagierspezifische Faktoren (v. a. Passagierterminals, Nähe von Flughäfen und verkehrsmittelbezogene Passagierleistungen). Für Anbieter mit kleineren Schiffen (z. B. im Expeditionskreuzfahrt-Segment) haben nautische Faktoren hingegen einen geringen Stellenwert – insbesondere die Anzahl und Größe der Liegeplätze, die Größe und Tiefe der Hafenbecken sowie die Art der Hafenzufahrten. Dabei werden wichtige Hafenwahlkriterien von Fun-/Clubkreuzfahrt-Anbietern mit relativ großen Flotten sehr früh und von Expeditionskreuzfahrt- und sonstigen Anbietern mit deutlich kleineren Flotten wesentlich später geplant.

Die Gesamtdauer der Kreuzfahrtplanung ist ebenfalls von Anbieter zu Anbieter unterschiedlich und reicht von 3 Monaten bis zu 4,5 Jahren. Diese hohen Abweichungen gehen einher mit den unterschiedlichen Aussagen zur Planungsdauer in der Literatur. Am häufigsten werden eine Routenplanungsdauer von 6 Monaten bzw. einem Jahr und eine Vermarktungsdauer von 1,5 Jahren angegeben. Die Gesamtdauer von 2 bzw. 2,5 Jahren passt sich somit gut in den zugrunde gelegten Zeitrahmen der Kreuzfahrtplanung von 2 bis 5 Jahren ein (siehe Abb. B-8 auf Seite 72). Besonders komplex stellt sich die Routenplanung bei Anbietern mit größeren Flotten und einer Vielfalt befahrener Zielgebiete dar, was mit dem erhöhten Zeitaufwand für die Planung einhergeht: Die meiste Zeit für die Routenplanung (Block-out und Fahrtenplanung) und die anschließende Kreuzfahrtvermarktung benötigen Anbieter von Fun-/Clubkreuzfahrten (12 Monate bzw. 1,6 Jahre) und von Klassischen Kreuzfahrten (9 Monate bzw. 1,3 Jahre).

Schlussfolgernd lässt sich feststellen, dass v. a. Anbieter mit großen Flotten ihre Routenplanung nicht „aus dem Bauch heraus“ vornehmen, da die Lukrativität der Routen im Vordergrund steht: Insbesondere bei diesen Anbietern zeigt sich das vermutete starke Gewicht ökonomischer Zielsetzungen im Rahmen der Routenplanung. Zentral für die

⁴⁵⁴ Bereiche, die von Fun-/Clubkreuzfahrt-Anbietern hoch bewertet werden, sind auch für Anbieter mit großen/sehr großen Flotten bzw. für Anbieter mit Mega- bzw. sehr großen Schiffen von hoher Bedeutung; Bereiche, die von Expeditionskreuzfahrt-Anbietern gering bewertet werden, sind auch für Anbieter mit lediglich einem Schiff bzw. mit Boutique-Schiffen von geringer Bedeutung. Geringfügig sind die Abweichungen der Einflusshöhe und Planungszeitpunkte der Hafenwahlkriterien in Abhängigkeit von der Bedeutung der Fahrtgebiete Ostsee und Nordland für die befragten Anbieter; sie beruhen auf den segmentbezogenen Unterschieden der Wahl nordeuropäischer Fahrtgebiete.

Routenplanung ist demnach der optimale weltweite Kapazitätseinsatz, d. h. die verfügbare Gesamtkapazität wird optimal auf die Fahrtgebiete „verteilt“. Da v. a. Fun-/Clubkreuzfahrt-Anbieter (mit großen Flotten) aktiv nach Informationen über neue Häfen bzw. Routen suchen, werden vermutlich auch „Benchmark-Routen“ regelmäßig auf ihren Gewinnbeitrag hin geprüft. Durch die Intensivierung des Anbieterwettbewerbs (Anstieg der weltweiten Kreuzfahrtflotte und Schiffsgroßen) und die gestiegene Komplexität der Routenplanung v. a. in großen Unternehmen (große Kreuzfahrtflotten) in den letzten Jahren sind analytisch-fundierte Ansätze bzw. computergenerierte Routenempfehlungen von zunehmender Bedeutung. Aus Hafensicht gibt es demzufolge keine Garantie für Anläufe bzw. die Auslastung der Hafenfazilitäten: Trotz der Langfristigkeit der Routenplanung sind kurzfristige Änderungen des Schiffseinsatzes nicht auszuschließen, falls dadurch merkliche ökonomische Vorteile möglich sind. Der Kostendruck von Kreuzfahrtanbietern überträgt sich demnach auch auf Kreuzfahrthäfen, so dass für einen Hafenanlauf überzeugende Anreize des Fahrtgebietes und der Häfen ausschlaggebend sind.

D Schlussfolgerungen zu wettbewerbsrelevanten Maßnahmenbereichen in nordeuropäischen Kreuzfahrthäfen

1 Zielstellung des Abschnittes

In diesem Abschnitt D stehen Maßnahmefelder zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit von nordeuropäischen Kreuzfahrthäfen im Vordergrund. Die Erhaltung bzw. Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit von Kreuzfahrthäfen zielt i. d. R. darauf ab, in die jeweiligen Routen der Kreuzfahrtanbieter einbezogen zu werden, um an der prognostizierten Fahrtgebietsentwicklung zu partizipieren. Ausgangspunkt stellen die aus der empirischen Analyse in Abschnitt C abgeleiteten wichtigen Anforderungsbereiche dar (2. Hauptziel), aus denen die Wettbewerbsfaktoren und Maßnahmebereiche in Kreuzfahrthäfen resultieren (3. Hauptziel). Daraus ergeben sich wiederum notwendige Hafenmaßnahmen, die zu einer Verbesserung der Wettbewerbsposition beitragen können (Ziel).

2 Wettbewerbsfaktoren nordeuropäischer Kreuzfahrthäfen

Die Wettbewerbsfaktoren von nordeuropäischen Kreuzfahrthäfen beziehen sich einerseits auf das Fahrtgebiet Nordeuropa und andererseits auf die Häfen selbst: Da die Entscheidung für das entsprechende Fahrtgebiet die Voraussetzung für den Einbezug eines Hafens in die Route eines Kreuzfahrtanbieters bildet, wirken sich sowohl die *Attraktivität der nordeuropäischen Fahrtgebiete* als auch die *Bedingungen im jeweiligen Hafen* (v. a. Bereiche mit hohem Einfluss auf die Hafenwahl) auf dessen Wettbewerbsposition aus.

Zu den wichtigsten *fahrtgebietsbezogenen Wettbewerbsfaktoren* zählen ein dichtes Netz *attraktiver Häfen* und die *Profitabilität* des Fahrtgebietes. Letzteres wird deutlich an der hohen Bedeutung der Quellmarktnähe und potenzieller Deckungsbeiträge. Wettbewerbsvorteile für das Fahrtgebiet Nordeuropa bestehen v. a. in Bezug auf das dichte Netz vielfältiger attraktiver Häfen und die Nähe zu den wichtigen Quellmärkten Deutschland und Großbritannien: Die Hafenstruktur in Nordeuropa ermöglicht den Kreuzfahrtanbietern interessante und abwechslungsreiche Landausflugsarrangements und zudem bietet das Fahrtgebiet einen einfachen Zugang für europäische Passagiere. Zum Erfolg Nordeuropas trägt zudem die hohe *Sicherheit* in diesem Fahrtgebiet bei.

Die Wettbewerbsvorteile des Fahrtgebietes Nordeuropa ergeben sich aus der teilweise unterschiedlichen Beurteilung von Ostsee und Nordland in den jeweiligen Anbietersegmenten. Aufmerksamkeit sollten nordeuropäische Häfen v. a. den Ansprüchen von

Fun-/Clubkreuzfahrt-Anbietern schenken, denn diese Anbieter (rund 16 Prozent weltweit) haben einen sehr hohen Einfluss auf den Schiffseinsatz (Betrieb von rund 50 Prozent der weltweiten Flotte).

Die *Ostsee* entspricht v. a. den Anforderungen der Anbieter von Fun-/Clubkreuzfahrten und Klassischen Kreuzfahrten. Aufgrund des hohen Stellenwerts potenzieller Erträge der Ostseewahl für Fun-/Clubkreuzfahrt-Anbieter kann die Ostsee – in Anlehnung an die Bezeichnung von LAM/REINIKAINEN – als *high yield destination* beschrieben werden⁴⁵⁵: Ausschlaggebend für die Wahl der Ostsee bei Fun-/Clubkreuzfahrt-Anbietern sind hohe *Deckungsbeiträge*. Weitere wichtige Vorteile der Ostsee sowohl für Fun-/Clubkreuzfahrt- als auch für Klassische Kreuzfahrtanbieter sind die Vielzahl *attraktiver Häfen* sowie die *Quellmarktnähe*. Für Anbieter Klassischer Kreuzfahrten hat die Ostsee zudem Vorteile bezüglich der hochwertigen *Hafenleistungen und -strukturen* und für Fun-/Clubkreuzfahrt-Anbieter in der hohen *Sicherheit*.

Das *Nordland* stimmt v. a. mit den Anforderungen der Anbieter von Expeditionskreuzfahrten und Klassischen Kreuzfahrten überein. Es werden demzufolge weniger Massenmarkt-orientierte Anbieter, sondern eher spezialisierte bzw. Nischenanbieter angesprochen. Dies deutet auf einen leichten Wettbewerbsnachteil des Nordlands gegenüber der Ostsee in Bezug auf das Segment von Fun-/Clubkreuzfahrten hin. Das Nordland ist für Fun-/Clubkreuzfahrt-Anbieter weniger rentabel als die Ostsee, denn hohe Deckungsbeiträge – auf ihnen liegt im Fun-/Clubkreuzfahrt-Segment das Hauptaugenmerk bei der Fahrtgebietsentscheidung – werden in der Ostsee besser erreicht. Die Wettbewerbsvorteile des Nordlands ergeben sich im Gegensatz zur Ostsee aus einer sehr ähnlichen Beurteilung in den Kreuzfahrtsegmenten: Es sind *attraktive Häfen* und die *Quellmarktnähe*; erst dann folgen hohe *Deckungsbeiträge*.

Die Wettbewerbsfaktoren *einzelner Häfen* lassen sich verschiedenen Bereichen zuordnen (analog der Hafenwahlkriterien-Bereiche). Die wichtigsten *Bereiche von Wettbewerbsfaktoren* in Ostsee- und Nordlandhäfen, in denen Kreuzfahrtanbieter zudem künftige Anpassungen als notwendig erachten (siehe Abschnitt C 4.1.2), sind wettbewerbsfähige Entgelte und Gebühren innerhalb des *Hafentarifsystems*, die see- und landseitige *geografische Hafenlage* (einschließlich bekannter Ausflugsoptionen), *schiffsspezifische Hafenleistungen und v. a. -infrastrukturen* (nautische Faktoren, z. B. Zugänglichkeit für große Schiffe) sowie *passagierspezifische Hafenleistungen und -suprastrukturen* (v. a. Transfer und Transport, z. B. ausreichende Landausflugs-Kapazitäten).

⁴⁵⁵ Vgl. LAM/REINIKAINEN (Juni 2014), S. 72.

Von geringer Relevanz für die Wettbewerbsposition von Häfen hingegen sind Bereiche, die starken gesetzlichen Zwängen unterliegen und somit für mehrere Häfen einer Region gelten (Umwelt-/schutzspezifische Hafenleistungen und -strukturen) und die nicht direkt vom Kreuzfahrtanbieter in Anspruch genommen werden (schiffsversorgungsspezifische Hafenleistungen und -strukturen betreffen v. a. die Schiffsversorger).

Zu den *wichtigsten Wettbewerbsfaktoren* in Kreuzfahrthäfen zählen die *touristische Attraktivität*, nahe gelegene *Flughäfen* (bei Turnaround-Häfen), die *Gesamtkosten* des Hafenanlaufs und die gute seeseitige *Erreichbarkeit* des Hafens (siehe Tab. D-1). Weitere wichtige Wettbewerbsfaktoren sind u. a. die gute *Schiffsnavigation* im Hafen und *Passagierterminals* in Turnaround-Häfen bzw. das lokale Netz der *Tour Operator* in Stopover-Häfen. Dabei haben passagierspezifische Transfer- und Transportleistungen/-strukturen in Turnaround-Häfen eine höhere Bedeutung als in Stopover-Häfen (v. a. Flughäfen, Passagierterminal und Gepäckhandling). Die Nähe von Flughäfen mit ausreichenden Verbindungen und Kapazitäten ist insbesondere im Falle eines kleinen Heimatmarktes wichtig⁴⁵⁶, damit potenzielle Kreuzfahrer auch weit von den hauptsächlichen Kreuzfahrt-Quellmärkten entfernt liegende Turnaround-Häfen unkompliziert erreichen können.

Tab. D-1: Gegenüberstellung generell einflussreicher Hafenwahlkriterien in Turnaround- und Stopover-Häfen

Rang	Turnaround-Häfen			Stopover-Häfen		
	Kriterienbereiche	Einzelkriterien	Bewertung*	Kriterienbereiche	Einzelkriterien	Bewertung*
1	geografische Lage/ passagierspezif. (Transport)	touristische Attraktivität/ Flughäfen in der Nähe	1,5	geografische Lage	touristische Attraktivität	1,5
2	preis-/gebührenspezifisch	Preise/Gebühren (Hafenkosten)	1,6	preis-/gebührenspezifisch	Preise/Gebühren (Hafenkosten)	1,6
3	geografische Lage	seeseitige Erreichbarkeit	1,7	geografische Lage	seeseitige Erreichbarkeit	1,7
4	nautisch (schiffsspezifisch)/ passagierspezif. (Transfer)	gute Schiffsnavigation/ Passagierterminal	2,0	nautisch (schiffsspezifisch)/ geografische Lage	gute Schiffsnavigation/ Tour Operator	2,0
5	nautisch (schiffsspezifisch)/ passagierspezif. (Transfer)	Hafenbecken/ Gepäckhandling	2,1	nautisch (schiffsspezifisch)	Hafenbecken	2,1
6	nautisch (schiffsspezifisch)	Hafenzufahrten	2,2	nautisch (schiffsspezifisch)/ passagierspezif. (Transport)	Hafenzufahrten/ Transporte im Hafen	2,2

* Bewertungsmaßstab: 1=sehr hoher Einfluss; 5=kein Einfluss

Quelle: eigene Darstellung⁴⁵⁷

Mit Blick auf die großen (und steigenden) Flotten der Kreuzfahrtanbieter nimmt die Bedeutung ökonomischer Faktoren für Häfen tendenziell zu. Bezüglich steigender Schiffsgrößen steigt der Stellenwert schiffs- und passagierspezifischer Hafenleistungen

⁴⁵⁶ Vgl. HENRY (2012) in: VOGEL et al. (Hg.), S. 171.

⁴⁵⁷ Zur Einflusshöhe von Einzelkriterien auf die Wahl von Turnaround- und Stopover-Häfen vgl. Abb. Z 21 und Abb. Z 22 in Anhang 34.

und -strukturen. Vor allem mit Blick auf die Anbieter in den Segmenten der Fun-/Club-kreuzfahrten und Klassischen Kreuzfahrten sind schiffs- und passagierbezogene Entgelte und Gebühren, die see- und landseitige Hafenlage, schiffsspezifische nautische Leistungen und -strukturen sowie passagierspezifische Transfer- und Transportleistungen und -strukturen von zentraler Bedeutung.⁴⁵⁸

3 Maßnahmen nordeuropäischer Kreuzfahrthäfen zur Verbesserung ihrer Wettbewerbsfähigkeit

3.1 Maßnahmefelder zur Attraktivitätssteigerung des Fahrtgebietes Nordeuropa

Grundsätzlich sind alle Häfen innerhalb eines Fahrtgebietes daran interessiert, Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des Fahrtgebietes (evtl. für bestimmte Anbietersegmente) zu ergreifen, denn Häfen sind im Gegensatz zu Schiffen nicht mobil, sondern standortgebunden. Hafenmaßnahmen erfordern eine entsprechende Maßnahmeplanung, wobei die Hafenentwicklungsplanung mit dem Ziel der langfristigen Erhaltung bzw. Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit des Hafens von besonderer Bedeutung ist.⁴⁵⁹ Der angestrebte Wettbewerbsvorteil eines Fahrtgebietes hat somit einen (indirekten) Einfluss auf die Attraktivität weiterer Häfen in diesem Fahrtgebiet. Die daraus resultierende *hohe Bedeutung fahrtgebietsbezogener Maßnahmen* zeigt sich auch darin, dass lagebezogene Kriterien auch zu langfristigen Nachteilen im gesamten Fahrtgebiet werden können, z. B. aufgrund von geopolitischen Unruhen, Krisen einzelner Länder oder für Häfen hinderliche politische Entscheidungen. Beispielsweise wirken sich Unruhen im Nahen Osten (z. B. Syrien-Konflikt) auf das gesamte östliche Mittelmeer und das Schwarze Meer aus und beeinflussen aufgrund der langfristigen Routenplanung auch *nach* der Lösung der Konflikte die Attraktivität der jeweiligen Gebiete.⁴⁶⁰

⁴⁵⁸ Eine vergleichende Übersicht einflussreicher Einzelkriterien auf die Hafenwahl nach Anbietersegmenten enthält Abb. Z 23 in Anhang 35.

⁴⁵⁹ Vgl. OPPEL (2002), S. 14. Vier Planungsarten von Hafenunternehmen werden unterschieden: *Operative Planung* (optimale Ressourcenallokation und Liegeplatzbelegung bzw. optimaler Personal- und Geräteeinsatz für einen effizienten Transfer); *Wirtschaftsplanung* (Frühwarnsystem hinsichtlich jährlicher Hafeneinnahmen und -ausgaben); langfristige *Hafenentwicklungsplanung* (v. a. Bedarf an Hafenfazilitäten ist maßgebend und wird bspw. anhand von Verkehrsprognosen oder künftigen Schiffsgrößen abgeleitet); *Marketingplanung* (Produkt, Preis, Distribution und Kommunikation). Vgl. OPPEL (2002), S. 13.

⁴⁶⁰ Vgl. LAM/REINIKAINEN (Juni 2014), S. 92.

Eine herausragende Rolle im Rahmen von Hafenmaßnahmen zur Erhöhung der fahrtgebietsbezogenen Attraktivität bzw. der Steigerung von Schiffsanläufen spielen *Kooperationen*.⁴⁶¹ Eine Kooperation zwischen eigentlich konkurrierenden Häfen bzw. Destinationen im Fahrtgebiet ist aufgrund des Produktcharakters von Kreuzfahrten („Multi-Destinations-Produkt“) aus Sicht jedes einzelnen Hafens von Vorteil.⁴⁶² Zwischen der Kooperation und dem Wettbewerb von Kreuzfahrthäfen besteht somit ein enger Zusammenhang.

Es gibt vielfältige Kooperationsmöglichkeiten im Bereich der Hafenwirtschaft.⁴⁶³ Mit Blick auf die Attraktivitätssteigerung von Fahrtgebieten stehen Kooperationen zwischen Häfen sowie zwischen Häfen und touristischen Destinationen eines Fahrtgebietes im Vordergrund. Zwar können Häfen auch mit *Reedereien* oder anderen Unternehmen am Hafenstandort kooperieren (z. B. durch sog. *dedicated* [spezialisierte] *Terminals*⁴⁶⁴ oder Netzwerke im Hafen, wie das *Cruise Copenhagen Network*), jedoch sind dies keine Kooperationen auf Fahrtgebietsebene, da ausschließlich Ziele *eines* Hafens (und Ziele der Reederei) verfolgt werden.

Im Mittelpunkt fahrtgebietsbezogener Kooperationen steht die Bündelung von Interessen bspw. über *Hafen- und Kreuzfahrtverbände* (IAPH, ESPO, BPO oder CLIA Europe) sowie *Kreuzfahrtnetzwerke* (CRUISE EUROPE, CRUISE NORWAY, CRUISE ICELAND oder CRUISE BALTIC).

Ziel solcher Organisationen ist eine proaktive Zusammenarbeit zwischen den relevanten Partnern für eine nachhaltige Entwicklung der jeweiligen Region (wirtschaftlich, sozial und ökologisch) bzw. der Aufbau und die Förderung des jeweiligen Kreuzfahrtgebietes: Die Förderung kann bezogen sein auf die gemeinsamen Interessen *weltweiter bzw. europäischer Seehäfen* (z. B. IAPH, ESPO), die Zusammenarbeit zwischen *Häfen einer bestimmten Region* einschließlich der Überwachung und Verbesserung der dortigen Schifffahrt (z. B. BPO bezüglich der Ostsee) oder auf den Ausbau eines *bestimmten europäischen Kreuzfahrtmarktes* durch enge Kooperationen zwischen Schifffahrtsunternehmen, Kreuzfahrthäfen und Reisebüros in Zusammenarbeit mit Behörden bzw. (EU-) Institutionen (z. B. CLIA Europe).⁴⁶⁵ In den Kreuzfahrtnetzwerken bzw. Marketingkooperationen geht es vorrangig darum, Kreuzfahrtanbieter bzw. deren Schiffe für das jeweilige Fahrtgebiet zu gewinnen: Durch die Steigerung der *internationalen* Bekanntheit

⁴⁶¹ Eine Kooperation ist eine „... freiwillige Form der Zusammenarbeit zwischen zwei oder mehr rechtlich und wirtschaftlich selbständigen Unternehmen [...], bei der zum Zwecke einer besseren Zielerreichung der Beteiligten bestimmte Funktionen gemeinsam realisiert werden...“ BALLING (1997), S. 8.

⁴⁶² Vgl. SCHUBERT (2009) in: BREITZMANN (Hg.), S. 115.

⁴⁶³ Kooperationsmöglichkeiten in der Hafenwirtschaft beziehen sich vorwiegend auf Reedereien, Stauereien, Hinterland-Transportunternehmen und Port Authorities. Vgl. HEAVER et al. (2000), S. 365.

⁴⁶⁴ Vgl. HOLOCHER (2002), S. 28.

⁴⁶⁵ Vgl. ESPO (2014) [ONLINE]; BPO (2015) [ONLINE]; CLIA Europe (2014a) [ONLINE].

der jeweiligen Häfen und touristischen Destinationen und die Bereitstellung von Informationen für Anbieter oder Tour Operator soll der Routenplanungsprozess vereinfacht werden.⁴⁶⁶

Im Rahmen der Förderung von Kreuzfahrtgebieten sollte – mit Blick auf die wichtigsten Wettbewerbsfaktoren des Fahrtgebietes Nordeuropa – der Erhalt bzw. die Steigerung der Attraktivität einer Vielzahl von Kreuzfahrthäfen einschließlich vielfältiger Landausflugs-Optionen im Vordergrund stehen. Dafür empfiehlt sich das *Etablieren bislang unbekannter bzw. neuer Kreuzfahrthäfen* durch eine schrittweise Integration solcher Anlaufpunkte in entsprechende Routenoptionen, so dass sich die Vermarktung nicht ausschließlich auf die attraktivsten Häfen des Fahrtgebietes konzentriert (z. B. profitiert das Fahrtgebiet Ostsee von der hohen Attraktivität St. Petersburgs⁴⁶⁷). Dies ist v. a. für kleine, eher unbekannte Stopover-Häfen von Bedeutung, welche weit entfernt von Turnaround-Häfen und stark frequentierten Stopover-Häfen liegen, da sich durch eine gleichmäßige Verteilung sehr attraktiver (Massenanlauf-) Häfen die Anlaufwahrscheinlichkeit in abgelegenen Häfen erhöht.

Eine Steigerung der Kreuzfahrtanläufe ist auch durch eine *Saisonverlängerung* möglich. Da sowohl Ostsee als auch Nordland nicht das ganze Jahr über befahren werden, konzentrieren sich die Anläufe einer Saison im Wesentlichen auf die Sommermonate. So hat sich z. B. auch das Mittelmeer erst in den 2000er Jahren als Ganzjahres-Fahrtgebiet etabliert.⁴⁶⁸ Eine Saisonverlängerung ließe sich durch die Schaffung *neuer Attraktionen* oder durch flexible Hafengebühren in Form des *seasonal charging* realisieren. Letzteres beinhaltet saisonabhängige Gebühren und stellt eine Möglichkeit dar, den Schiffseinsatz im Fahrtgebiet außerhalb der Hochsaison durch geringere Kosten für die Kreuzfahrtanbieter attraktiver zu gestalten.⁴⁶⁹ So würde bspw. eine Verringerung der hafenbezogenen Steuern im gesamten Fahrtgebiet außerhalb der Hauptsaison mehr Kreuzfahrtanbieter in

⁴⁶⁶ *Marketingkooperationen* erwachsen aus dem Motiv der Steigerung des Kundennutzens zur Wettbewerbsprofilierung, wobei Marketingressourcen gemeinsam genutzt und entwickelt werden bzw. Marketingprogramme zusammengelegt und koordiniert werden. Vgl. BENKENSTEIN/BEYER (2005) in: ZENTES et al. (Hg.), S. 801. Zu den Zielen der europäischen Kreuzfahrtnetzwerke vgl. Vgl. Cruise Baltic (Januar 2007) [ONLINE], S. 7; Cruise Norway (2014) [ONLINE]; Cruise Iceland (2013) [ONLINE], S. 3; DE WILDE (1997).

⁴⁶⁷ Eine Untersuchung der Tourismusnachfrage in der Ostseeregion für den US-amerikanischen Markt hat ergeben, dass die vorwiegend durch Kreuzfahrten bekannten Städte St. Petersburg, Berlin, Stockholm und Kopenhagen am attraktivsten sind (Malmö oder Gdansk sind hingegen relativ unbekannt). Vgl. dwif-Consulting GmbH/Myriad Marketing (August 2013) [ONLINE], S. 27.

⁴⁶⁸ Die Kreuzfahrtanbieter MSC und Costa haben zu Beginn der 2000er Jahre damit begonnen, Schiffe auch in den Wintermonaten im Mittelmeer einzusetzen. Vgl. JANS (2010) in: FREYER et al. (Hg.), S. 5. Das Mittelmeer ist hinsichtlich klimatischer Bedingungen (gemäßigte und subtropische Zone) als Ganzjahres-Fahrtgebiet geeigneter als Nordeuropa (gemäßigte und kalte Zone).

⁴⁶⁹ Vgl. ECC/Ashcroft & Associates Ltd. (21.11.2012) [ONLINE], S. 33.

das jeweilige Fahrtgebiet locken und damit v. a. neu aufkommenden, kleineren Häfen helfen, das Kreuzfahrtgeschäft anzukurbeln und gleichzeitig einen Gegenpol zu den „Massen-anlauf-Häfen“ schaffen.⁴⁷⁰ Eine solche Ausweitung von Kreuzfahrten in Nordeuropa auf die Wintermonate kann jedoch – ähnlich wie im Mittelmeer – eine Erhöhung der Umweltbelastung zur Folge haben.

Dementsprechend ist v. a. im Hinblick auf den Erhalt einer Vielzahl attraktiver Häfen bei sämtlichen Maßnahmen zur Erhöhung der Schiffsanläufe zugleich die *Verteilung der Anläufe* zu berücksichtigen. Diese Verteilung ist aus räumlich-inhaltlicher Sicht (Vermeidung zu hoher Konzentrationen von Schiffsanläufen) von Bedeutung. So begünstigt die weltweit steigende Anzahl der Kreuzfahrtschiffe mit immer höheren Kapazitäten das Anwachsen von Passagierzahlen in Nordeuropa einschließlich starker Anlaufkonzentrationen in einigen, sehr attraktiven Häfen. Dies schadet dem Image des Fahrtgebietes insbesondere dann, wenn aufgrund steigender Mehrfachanläufe in großen Häfen die Kapazitäten der Hafeninfrastruktur oder der lokalen Transport- und Tourismusbetriebe überlastet bzw. negative Umweltauswirkungen spürbar sind.⁴⁷¹ Betroffen sind v. a. die für Fun-/Clubkreuzfahrt-Anbieter attraktiven Ostseehäfen, in denen das Anlaufen insbesondere sehr großer- und Mega-Schiffe durch bestehende Restriktionen der Schiffsgröße verhindert wird. Dies führt zu einer hohen Konzentration der Schiffsanläufe und Passagierzahlen in wenigen Ostseehäfen („Marquee“-Ostseehäfen). Die Ausrichtung insbesondere von kleinen Häfen (nach Schiffsanläufen) auf Anbieter mit sehr großen bzw. Mega-Schiffen, sofern dies möglich ist, kann zu einer besseren Verteilung der Schiffsanläufe im Fahrtgebiet und gleichzeitig zu einer höheren Flexibilität der Planung attraktiver Routen beitragen. Demzufolge sind neben der Vermarktung auch die strukturellen Bedingungen des Fahrtgebietes zu beachten, d. h. rechtzeitig eventuell notwendige Erweiterungen der Hafen- und Transportkapazitäten anzuregen.

Weiterhin sind Einflussfaktoren auf die *Profitabilität* der Fahrtgebiete (z. B. Kostenerhöhung durch ECA-Regelungen) sowie die *Bedürfnisse unterschiedlicher Quellmärkte* zu berücksichtigen. Hohe Deckungsbeiträge sind insbesondere im Fun-/Clubkreuzfahrt-Segment bedeutend: So ist die Profitabilität u. a. der Ostsee – historisch betrachtet – deutlich gesunken, seitdem die großen Kreuzfahrtschiffe (z. B. der Reedereien RCI oder HAL) in den Markt eingetreten sind, da der steigende Wettbewerb zu einer Verringerung der Margen von europäischen Anbietern führte.⁴⁷² Insbesondere für die Ostsee werden demnach die Auswirkungen von *ECA 2015* bzw. der damit einhergehende

⁴⁷⁰ Vgl. ECC/Ashcroft & Associates Ltd. (21.11.2012) [ONLINE], S. 23.

⁴⁷¹ Vgl. ECC/Ashcroft & Associates Ltd. (09.12.2011) [ONLINE], S. 35; ESPO/EPF (2010) [ONLINE], S. 2.

⁴⁷² Vgl. WTO (2010), S. 55.

Anstieg von Betriebskosten für Kreuzfahrtanbieter eine große Herausforderung sein, denn das Befahren von Ostsee (und Nordsee) wird seit 2015 durch die Notwendigkeit hochwertiger, schwefelarmer Treibstoffe auch außerhalb der Hafengebiete deutlich teurer als im übrigen (Nord-) Europa. Trotz der Annahme, dass der wachsende europäische Quellmarkt dies kompensieren wird⁴⁷³, sind insbesondere vor dem Hintergrund steigender Treibstoffkosten Veränderungen der Kreuzfahrtrouten nicht auszuschließen.⁴⁷⁴

Hinsichtlich solcher Regelungen, die sich auf die Hafenziele des gesamten Fahrtgebietes auswirken, sind Hafenkooperationen ein besonders wichtiges Instrument der gemeinsamen Meinungsbildung bzw. Einflussnahme für Häfen. So können nordeuropäische Häfen geschlossen an die jeweiligen Verantwortlichen herantreten oder gemeinsame Strategien zur Kompensation der erwarteten Auswirkungen erarbeiten, z. B. die Gewinnung von Anbietern mit Quellmärkten außerhalb Europas bzw. von zusätzlichen nicht-europäischen Anbietern. Diesbezüglich sind jedoch v. a. bei der Vermarktung der Ostsee zusätzliche „Argumente“ zu schaffen (über den „Hafenreichtum“ hinausgehend), damit die extra Flugkosten (weite Anreise der Passagiere nordamerikanischer Kreuzfahrtanbieter) und Treibstoffkosten aus Anbietersicht auch gerechtfertigt sind.⁴⁷⁵

Schlussfolgernd ist festzuhalten, dass die Chancen des Anlaufs in einem Hafen von Schiffen bestimmter Anbietersegmente bereits durch die Zugehörigkeit des Hafens zu einem Fahrtgebiet beeinflusst werden. Somit haben nordeuropäische Häfen trotz ihrer Konkurrenzbeziehung untereinander ein gemeinsames Interesse an der Steigerung der Attraktivität „ihres“ Fahrtgebietes (Nordeuropa), z. B. durch das Etablieren neuer Kreuzfahrthäfen, die Saisonverlängerung, die optimale Verteilung der Schiffsanläufe sowie das Erhalten der Profitabilität des Fahrtgebietes für Kreuzfahrtanbieter. Die Mitwirkung an Kooperationen von Häfen und/oder Destinationen ist hierbei von herausragender Bedeutung und kann auf verschiedenartige Weise erfolgen (z. B. Zusammenarbeit mit Behörden oder touristischen Dienstleistern mit dem Ziel der Saisonverlängerung). Die Organisationen, in denen u. a. eine solche Bündelung der Interessen von Häfen und/oder Destinationen erfolgt (z. B. Cruise Europe, ESPO, BPO usw.), haben zwar unterschiedliche Schwerpunkte, streben jedoch i. d. R. ein möglichst optimales Ergebnis für *alle* jeweils beteiligten Akteure (Stakeholder) an. Zwar impliziert eine Vielzahl an Stakeholdern stets eine

⁴⁷³ Vgl. LAM/REINIKAINEN (Juni 2014), S. 72.

⁴⁷⁴ Vgl. ECC/Ashcroft & Associates Ltd. (21.11.2012) [ONLINE], S. 13 ff.; ECC/Ashcroft & Associates Ltd. (09.12.2011) [ONLINE], S. 35.

⁴⁷⁵ Vgl. PEISLEY (2014), S. 179.

Kompromissbereitschaft, jedoch sind solche Organisationen für Häfen ein wichtiges Instrument zur gemeinsamen Interessenvertretung. Kooperationen geben somit u. a. den Häfen „eine Stimme“ zur Unterstützung von Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung des gesamten Fahrtgebietes.

3.2 Maßnahmen zur Verbesserung der Wettbewerbsposition nordeuropäischer Kreuzfahrthäfen

Die Attraktivität eines Hafens definiert sich nicht nur über das jeweilige Fahrtgebiet, sondern kann v. a. durch hafenbezogene Maßnahmen gesteigert werden. Angestrebt werden Wettbewerbsvorteile gegenüber anderen *Häfen* im Fahrtgebiet.

Unter Berücksichtigung der wichtigsten Wettbewerbsfaktoren für Kreuzfahrthäfen sind v. a. Maßnahmen zur Erhöhung der touristischen Attraktivität des Hafens, die regelmäßige Kontrolle der Angemessenheit von Preisen und Gebühren im Hafen sowie die Anpassung nautischer und passagierbezogener Gegebenheiten von Bedeutung.

Die *touristische Attraktivität* des Hafens (Hafenstadt bzw. touristisch attraktive Ziele in Hafennähe) ist ein Standortfaktor, der durch Kooperationen zwischen den jeweiligen Kreuzfahrthäfen und lokalen Unternehmen der Kreuzfahrt- bzw. Tourismusbranche gesteigert werden kann. Durch *Kooperationen von Häfen mit Städten, Transportunternehmen und/oder touristischen Unternehmen* sowie durch die Mitgestaltung und Entwicklung neuer touristischer Anziehungspunkte oder Events können Anreize für Kreuzfahrtanbieter geschaffen werden, den jeweiligen Hafen anzulaufen. Dazu zählt auch die Förderung vielfältiger lokaler *Tour Operator*, die sich in erster Linie auf Marketing-Kooperationen bzw. die regionale Zusammenarbeit im Hafenumfeld bezieht: Maßnahmen können hier die aktive Suche, Mitgestaltung und Vermarktung abwechslungsreicher Landausflugs-Angebote sowie die gemeinsame Entwicklung und Vermarktung ganzer Routen durch Kooperationen zwischen nahe gelegenen Häfen sein.⁴⁷⁶ Vor allem das Destinationsmarketing der Häfen ist wichtig, denn oft ist das Wissen über bestimmte Vorzüge nicht genügend verbreitet, so dass Kreuzfahrtanbietern konkrete „Argumente“ gegenüber ihren Kreuzfahrtpassagieren fehlen. Weiterhin ist insbesondere in Turnaround-Häfen die Sicherstellung des Quellmarkt-Zugangs (v. a. Flughäfen in der Nähe) von entscheidender Bedeutung, was ebenfalls durch die Bündelung von Hafeninteressen über Hafenverbände

⁴⁷⁶ Hardangerfjord und Haugesund gingen bspw. im Jahr 2012 eine Kooperation ein, indem sie eine besonders treibstoffsparende und gleichzeitig spektakuläre Kreuzfahrtroute gemeinsam vermarkteten. Vgl. Cruise Europe (17.04.2012).

oder Kreuzfahrtnetzwerke unterstützt werden kann: Da die landseitige Verkehrsinfrastruktur zwischen Turnaround-Häfen und Flughafen v. a. vor dem Hintergrund steigender Passagierzahlen ein wesentlicher Engpassfaktor ist, müssen bei der Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur vielfältige Anforderungen verschiedener Akteure berücksichtigt werden (z. B. Ökonomen, Umweltschützer, Stadtplaner, Politiker, Anwohner usw.).

Weitere wichtige Hafenmaßnahmen betreffen die angemessene Ausgestaltung des Hafentarifsystems, d. h. der *Preise bzw. Gebühren* (ökonomische Hafenfazilitäten), welche größtenteils durch Häfen beeinflussbar sind (mit Ausnahme zu entrichtender Steuern). Aufgrund der hohen Bedeutung der Gesamtkosten des Hafenanlaufs für Kreuzfahrtanbieter bietet die Variation der Preis- bzw. Gebührenhöhe in einem Hafen viel Spielraum, um eine optimale Liegeplatzauslastung zu erreichen. Für eine bestmögliche Auslastung bietet sich eine zeitliche Preisdifferenzierung bspw. in Form geringerer bzw. höherer Preise/Gebühren in nachfrageschwachen bzw. -starken Zeiten an: Vor allem in etablierten und hoch frequentierten Häfen, in denen verschiedene Schiffe im Wettbewerb um denselben Liegeplatz (zu bestimmten Tageszeiten) stehen, besteht die Möglichkeit, dem künftig zunehmenden Problem knapper Ressourcen mit der *Preisallokation von Liegeplätzen* zu begegnen.⁴⁷⁷

Mit Blick auf die Schiffsgrößenentwicklung führt die übliche mengenbezogene Differenzierung von Preisen und Gebühren nach Zahl der Anläufe oder Passagiere (z. B. Anlauf-, Liege-, Entsorgungs- und Security-Gebühren sowie Kaibenutzungsentgelt) v. a. für die preissensiblen Fun-/Clubkreuzfahrt-Anbieter mit sehr großen Schiffen bzw. vielen Passagieren zu absolut höheren Gesamtkosten. Dies kann einer zielgruppenorientierten Differenzierung von Hafenpreisen/-gebühren in Abhängigkeit vom jeweiligen Anbietersegment bzw. einer gezielten *Regulierung der Anläufe nach Schiffsgrößen* dienen.

⁴⁷⁷ MedCruise schlägt bspw. vor, eine verbindliche Deadline für Liegeplatzbuchungen festzulegen, da insbesondere in großen Mittelmeer-Häfen die Entscheidung über die Allokation von Liegeplätzen (z. B. zeitliche Allokation, Preisallokation oder Priorität von Stammkunden) bereits ein Problem des Umgangs mit knappen Ressourcen ist. Ein Beispiel für die Anwendung einer solchen Liegeplatzallokation ist Barcelona: Hier werden Buchungsanfragen bis 14 Monate vor dem betreffenden Tag gesammelt und zugeordnet, wobei höchste Priorität die Turnaround-Anläufe erhalten, gefolgt von Schiffen mit Barcelona als Heimathafen und schließlich Transit- bzw. Stopover-Anläufe. Vgl. MARKING/ASHDOWN (14.06.2011) [ONLINE], S. 2.

Weiterhin ist eine zielgruppenorientierte Preisdifferenzierung in Abhängigkeit von der *Umweltfreundlichkeit der Schiffe* möglich, indem Anreize für umweltbewusste Kreuzfahrtanbieter geschaffen bzw. Maßnahmen zum Umweltschutz belohnt werden.⁴⁷⁸ Umweltschutzbezogene Hafengebühren sind für Häfen von besonderer Bedeutung, denn sie verknüpfen Schlüsselaspekte von Kreuzfahrtanbietern (Preise/Gebühren) mit jenen von Kreuzfahrthäfen (Belange des Umweltschutzes) und dienen sowohl dem Schutz der Hafenumwelt als auch dem Hafenimage.

Schließlich sollten im Hafentarifsystem auch *finanzielle Strafen* für Liegeplatz-Stornierungen durch Anbieter oder Häfen festgelegt sein: Voraussetzung dafür sind eindeutige Fristen für Buchungsanfragen bzw. -bestätigungen (einschließlich Liegeplatzkategorie) für Anbieter und Häfen. Solche Instrumente zur Erhöhung der Buchungstransparenz bzw. Planungssicherheit von Häfen und Kreuzfahrtanbietern sind v. a. in großen Häfen von Bedeutung, in denen einige Kreuzfahrtanbieter nicht zusammen mit Mega-Schiffen anlegen wollen.⁴⁷⁹

Maßnahmen von Häfen bzw. Port Authorities zur Verbesserung der seeseitigen Erreichbarkeit und wichtiger nautischer Faktoren (sichere Schiffsnavigation, Art und Abmessungen von Hafenbecken und Hafenzufahrten) sind v. a. für Häfen bedeutend, in denen auch zukünftig der Anlauf von Mega-Schiffen sicherzustellen ist. Demzufolge spielen in sehr attraktiven, stark von Fun-/Clubkreuzfahrt-Anbietern frequentierten Häfen, *Erweiterungsinvestitionen* der schiffsspezifischen Hafeninfrastruktur eine wichtige Rolle. Damit kann Kapazitätsbeschränkungen entgegengewirkt werden (z. B. Hafenvergrößerungen bzw. Anpassungen der Schiffs Liegeplätze an steigende Schiffsgrößen), sofern die Entwicklungsflächen im Hafen (Vorhalte- und Erweiterungsflächen) dies zulassen.⁴⁸⁰ Zuvor ist die Prüfung der strategischen Position des Hafens als Kreuzfahrtdestination notwendig (einschließlich regionale Kapazitäten der touristischen bzw. transportbezogenen Infrastruk-

⁴⁷⁸ FRIDELL et al. skizzieren ein System differenzierter Hafengebühren (u. a. anhand einer Literaturrecherche werden bestehende Initiativen ermittelt und deren Geeignetheit hinsichtlich verschiedener Richtlinien und Konventionen analysiert). Im Zentrum steht die Reduktion von Stickoxiden (NO_x), Feinstaub (PM), Lärm sowie Chemikalieneinträgen durch Schiffe mittels einer Förderung der verstärkten Nutzung von Landstrom, „neuen“ Brennstoffen (LNG), Techniken zur Vermeidung von Feinstaub und Lärm sowie zur Verhinderung des Auslaufens von Öl und Chemikalien durch z. B. Rabatte. Vgl. FRIDELL et al. (2013) [ONLINE], S. 83.

⁴⁷⁹ Vgl. ECC/Ashcroft & Associates Ltd. (21.11.2012) [ONLINE], S. 23; MARKING/ASHDOWN (14.06.2011) [ONLINE], S. 2 f.

In Bezug auf den Umgang mit der steigenden Nachfrage aus Hafensicht und der Überfüllung von Mittelmeerhäfen aus Reedereisicht wird ein sog. „Unified Mediterranean Berth Booking Process“ vorgeschlagen. Vgl. HATZAKOS (06.06.2012), S. 13.

⁴⁸⁰ Vgl. LATKI (2012) in: BREITZMANN (Hg.), S. 143.

tur), damit Investitionen in Hafenfazilitäten den Kreuzfahrttourismus in einer Hafenregion steigern und rentabel sind (zusätzliche wirtschaftliche Effekte sollten die notwendigen Investitionen übersteigen).⁴⁸¹ Zudem ist das mit einer Hafenerweiterung verbundene Risiko ungenutzter Kapazitäten (Überkapazitäten) zu berücksichtigen.⁴⁸² Dies resultiert aus veränderten Prioritäten der Kreuzfahrtanbieter, wobei v. a. Anbieter außerhalb des Massenmarktes (z. B. Klassische Kreuzfahrten) evtl. das gleichzeitige Anlaufen mit Mega-Schiffen vermeiden und demnach solche großen Häfen aus ihrem Portfolio streichen könnten.

Wichtige Maßnahmen in Bezug auf den Passagiertransfer und -transport sollten auf die Effizienz von Abfertigungs- und Transportabläufen hoher bzw. steigender Passagierzahlen im Hafen ausgerichtet sein: Insbesondere in Turnaround-Häfen ist die Schaffung ausreichender *Kapazitäten (einschließlich Flächen) in den Passagierterminals*, die z. B. das gleichzeitige Ein- und Auschecken von Passagieren zu ermöglichen, sowie *Informationssysteme zur optimalen Terminal-Belegungsplanung* von hoher Bedeutung. Letzteres schließt die Koordination zwischen einzelnen Kreuzfahrtterminals im selben Hafen ein; v. a. wenn diese weit entfernt voneinander liegen (z. B. bestehen drei räumlich voneinander entfernte „Cruise Center“ in Hamburg: Hafencity, Altona und Steinwerder). Solche Informationssysteme dienen auch der Koordination bzw. „Trennung“ von Anläufen unterschiedlicher Schiffstypen (z. B. falls Kreuzfahrtanbieter mit kleineren Schiffen nicht gleichzeitig mit Mega-Schiffen anlegen wollen). Weiterhin sind optimale *Bedingungen (einschließlich ausreichender Flächen) für das Gepäckhandling* erforderlich, um den steigenden organisatorischen Aufwand wachsender Passagierzahlen zu bewältigen. Dazu ist beispielsweise die Intensivierung der Zusammenarbeit zwischen Turnaround-Häfen und Flughäfen empfehlenswert, um das „Durchchecken“ von Gepäck bzw. den Airport-Check-In im Hafen (an Bord) zu ermöglichen. Anpassungen der Verkehrsinfrastruktur spielen v. a. in Turnaround-Häfen sowie in hoch frequentierten Stopover-Häfen, welche „Durchgangspunkt“ zu sehr wenigen Hauptattraktionen sind, eine wichtige Rolle. Wichtige Maßnahmen zur Verbesserung der Transportstrukturen im/vom Hafen bzw. der Passagiertransporte in/von Häfen sind die *Verbesserung der Anschlüsse an andere Verkehrsträger* (z. B. Bahn oder Autobahn). Dabei könnten für Häfen auch vom Terminal ausgehende Fahrradwege sinnvoll sein, v. a. im Falle einer touristisch attraktiven sowie für Fahrradfahrer gut erschlossenen hafennahen Region. In engem Zusammenhang dazu steht der *Ausbau der Transportkapazitäten*, speziell in Bezug auf steigende Passagierzahlen bzw. eine höhere Passagierdichte (v. a. bei gleichzeitigem Ein-/Auschecken).

⁴⁸¹ Vgl. European Commission (15.10.2009) [ONLINE], S. 24.

⁴⁸² Vgl. MANNING (2012) in: VOGEL et al. (Hg.), S. 48.

Die Anpassung der Strukturen von Kreuzfahrthäfen an sehr große bzw. Mega-Schiffe der „Massenmarkt-Anbieter“ (Verminderung der Hafenrestriktionen) kann jedoch auch zu einer Verringerung der Attraktivität solcher Häfen für Anläufe von Anbietern Klassischer (Luxus-) Kreuzfahrten aufgrund des fehlenden Differenzierungsvorteils führen: Vor allem Anbietern Klassischer Kreuzfahrten dienen kleine Häfen der Attraktivitätssteigerung neuer Routen und der Differenzierung von Massenmarkt-Anbietern bzw. der Vermeidung überfüllter Destinationen.

Konzepte der „Entzerrung“, d. h. der gezielten Besucherlenkung zur Vermeidung zu starker Passagierkonzentrationen bspw. in den Innenstädten, sind für Kreuzfahrthäfen zunehmend von Bedeutung (Minderung der „passenger pollution“). Demzufolge sollten *weniger bekannte, regionale Attraktionen gefördert werden* (Strategie der Regionalisierung). Dies hätte eine bessere Verteilung der Touristenströme zu verschiedenen touristischen Zielen zur Folge, würde der Überfüllung touristischer Anziehungspunkte (z. B. Hafenstadt oder touristische Attraktionen) entgegenwirken und die Gefahr des gegenseitigen Ausspiels von Häfen mindern (höhere Unabhängigkeit von Häfen durch mehr „eigene“ Attraktionen).⁴⁸³ Beispielsweise sieht der relativ „junge“ Kreuzfahrthafen Wismar sein Potenzial u. a. in der Attraktivität der Stadt (Wismar) selbst.⁴⁸⁴ Ebenfalls eine Maßnahme gegen die Überfüllung und gleichzeitig ein Potenzial für die in Nordeuropa - nach der Zahl der Häfen - dominanten kleineren Kreuzfahrthäfen ist die *Begrenzung der maximalen Schiffsgrößen* bzw. der Anzahl von Schiffsanläufen: Dies bewahrt die Exklusivität kleinerer Häfen für Kreuzfahrtanbieter im Klassischen (Luxus-) Segment.⁴⁸⁵ Häfen sollten die ökonomischen Effekte von kleinen Kreuzfahrtschiffen demnach nicht unterschätzen, da es sich um eine völlig andere Klientel mit höheren durchschnittlichen Passagierausgaben im Hafen bzw. der Umgebung handelt (geringere Preissensibilität), die eher Häfen „neben den Hauptrouten“ abseits der Touristenmassen bevorzugt und deren Wiederbesuchswahrscheinlichkeit höher ist als bei Passagieren auf Mega-Schiffen.⁴⁸⁶

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass es vielfältige Maßnahmen auf Ebene eines Hafens zur Verbesserung seiner Wettbewerbsposition gibt. Kreuzfahrthäfen sollten sich v. a. auf die Vermarktung ihres Hafenstandorts, die Ausgestaltung ihres Hafentarifsystems, sowie auf die schiffs- und passagierbezogenen Hafenleistungen und -strukturen konzentrieren. Bezüglich der Steigerung der touristischen Anziehungskraft eines Hafens spielen

⁴⁸³ Vgl. KLEIN (August 2005) [ONLINE], S. 9. Zum Vorschlag der „Strategie der *Regionalisierung*“, um der Problematik überfüllter Destinationen entgegenzuwirken. GUI/RUSSO als Vgl. GUI/RUSSO (2011), S. 148.

⁴⁸⁴ Daneben sieht Wismar seine Vorteile in der geografischen Lage zwischen Lübeck und Rostock bzw. den Entfernungen zu Berlin, Schwerin, Lübeck und Hamburg. Vgl. maritimheute.de (2012) [ONLINE].

⁴⁸⁵ Vgl. GUI/RUSSO (2011), S. 138.

⁴⁸⁶ Vgl. KLEIN (August 2005) [ONLINE], S. 5.

Kooperationen mit den Profiteuren des Kreuzfahrttourismus (z. B. mit touristischen Unternehmen, Städten oder auch Transportunternehmen) eine wesentliche Rolle. Die Ausgestaltung des Hafentarifsystems (z. B. zeitliche oder zielgruppenspezifische Preisdifferenzierung) ist ein wichtiges Instrument für Häfen, da es relativ flexibel gestaltbar ist und zur Erreichung vielfältiger Ziele von Häfen beiträgt (z. B. optimale Liegeplatzauslastung, Umweltschutz, Planungssicherheit). Weniger flexibel gestaltbar sind Maßnahmen zur Verbesserung nautischer Gegebenheiten (z. B. Erweiterungsinvestitionen) sowie zur Effizienzsteigerung des Passagiertransfers und -transports (z. B. Ausbau der jeweiligen Kapazitäten). Die optimale Auswahl und Kombination konkreter Hafenmaßnahmen ist von der jeweiligen Grundstrategie des Hafens abhängig, wobei ein abgestimmter Einsatz der jeweiligen Maßnahmen von hoher Bedeutung ist. Zudem sind die unterschiedlichen Segmente der Kreuzfahrtanbieter zu berücksichtigen. Differenzierte oder auf Nischen spezialisierte Stopover-Häfen sollten den Fokus bspw. auf kleine Tourismusmärkte legen (z. B. Klassische Kreuzfahrten). Hafenbeschränkungen können somit zur Erhaltung ihrer Einzigartigkeit beitragen. Häfen mit einer Ausrichtung auf den Massentourismus (z. B. große Turnaround- und Stopover-Häfen) streben deutlich mehr Anläufe an (u. a. von Fun-/Clubkreuzfahrt-Anbietern). Für diese Häfen sind somit ausreichende Kapazitäten im und um den Hafen, die Effizienz des Transfers bzw. der Abfertigung immer größerer Schiffe sowie das Lenken großer Touristenströme zwischen Quellgebieten bzw. touristischen Zielen und Häfen von zunehmender Bedeutung.

3.3 Bedeutung der Langfristigkeit der Routenplanung für Hafenmaßnahmen

Die langfristige Routenplanung der Kreuzfahrtanbieter erfordert eine besonders vorausschauende Maßnahmeplanung in Kreuzfahrthäfen. Einerseits gehen Hafeninformationen frühzeitig in die Routenplanung ein und andererseits erfolgt eine langfristige Hafenplanung (v. a. Investitionsplanung). Die ersten Entscheidungen von Kreuzfahrtanbietern über zukünftige Kreuzfahrtrouten werden ca. zwei Jahre vor Fahrtantritt und damit relativ früh getroffen: Die Routenplanung erfolgt über einen durchschnittlichen Zeitraum von 10 Monaten und für die anschließende Vermarktung werden rund 15 Monate benötigt. Ausnahmen bilden kurzfristige Routenänderungen z. B. aufgrund politischer Unruhen oder sonstiger schwer vorhersehbarer Ereignisse.

Demzufolge ergibt sich der gegenwärtige Erfolg eines Kreuzfahrthafens aus den langfristig getroffenen Schiffseinsatz-Entscheidungen von Kreuzfahrtanbietern auf Basis vorhandener (oder geplanter) Hafenbedingungen. Aufgrund der Langfristigkeit der Routenplanung sollten auch die durch Fahrtgebiete und Kreuzfahrthäfen bereitgestellten Informationen über kreuzfahrt-relevante Angebote (und Konditionen) zukunftsgerichtet

sein. Insbesondere Informationen über sehr früh geplante Kriterien der Routenplanung müssen rechtzeitig verfügbar sein.

Am frühesten geplant wird der Einsatz von Passagierkapazitäten in *potenziellen Fahrtgebieten* im Rahmen des Block-out auf Basis der Zielmarktanalyse. Folglich sind gebündelte fahrtgebietsbezogene Informationen, die durch Kooperationen von Kreuzfahrthäfen und touristischen Destinationen bereitgestellt werden, die erste „Hürde“, die es aus Hafensicht zu überwinden gilt. Somit können bspw. Kreuzfahrtnetzwerke einen wichtigen Beitrag für die Zielmarktanalyse der Kreuzfahrtanbieter leisten. Dazu zählt die rechtzeitige Bereitstellung von Informationen zur künftigen Entwicklung der Nachfrageseite (z. B. Einkommen und Demographie) einschließlich der Bedeutung Nordeuropas als Quellmarkt sowie der (Marken-) Positionierung der Kreuzfahrthäfen. Zudem sind Informationen zur künftigen Entwicklung der Angebotsseite von hoher Bedeutung: Der Einsatz von Schiffskapazitäten und die Schiffsgrößenverteilung von *bereits im Fahrtgebiet aktiven* Kreuzfahrtanbietern sowie die Hafenanlaufmuster bzw. *gefahrne Routen* erlauben eine Einschätzung von potenziellen Erträgen im jeweiligen Fahrtgebiet.

Bei der *Auswahl von Turnaround- und Stopover-Häfen* (Fahrtenplanung) sind für Kreuzfahrtanbieter frühzeitige Informationen zur geografischen Lage, den Preisen bzw. Gebühren (Gewinnpotenzial) und nautischen Bedingungen bedeutend: Diese einflussreichen Kriterien werden zuerst geplant und führen somit u. U. auch zuerst zu einem Ausschluss von Häfen. Im Rahmen der Vermarktung von Kreuzfahrthäfen sollten die jeweiligen Vorzüge der geografischen Lage, die Wettbewerbsfähigkeit von Hafenpreisen und -gebühren (gutes Preis-Leistungs-Verhältnis) sowie die vorausschauende Infrastruktur-Planung für optimale nautische Bedingungen demnach v. a. zukunftsgerichtet kommuniziert werden.

Bei der Bereitstellung entsprechender zukunftsgerichteter Informationen sind die verschiedenen Segmente der Kreuzfahrtanbieter zu berücksichtigen. Vergleichsweise frühzeitige Ausschlusskriterien in Bezug auf die lange im Voraus geplanten Kreuzfahrtrouten von Fun-/Clubkreuzfahrt-Anbietern (rund 2,6 Jahre) sind nicht nur geografische, nautische und ökonomische Kriterien, sondern auch die Bereiche Safety & Security und Umweltschutz. Demzufolge ist insbesondere für Ostseehäfen, deren Stellenwert für Fun-/Clubkreuzfahrt-Anbieter hoch ist, die frühzeitige Bereitstellung zukunftsgerichteter Informationen bedeutend. Auf die Schiffsanläufe in Nordlandhäfen, die für Expeditionskreuzfahrt-Anbieter wichtig sind (z. B. exotische Häfen), können sich Informationen hingegen kurzfristiger auswirken, da die gesamte Planung dieser Anbieter nicht so lange im Voraus erfolgt (1,6 Jahre).

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass Kreuzfahrthäfen sich bei den Kreuzfahrtanbietern rechtzeitig „bemerken“ machen und den Entscheidungsträgern zukunftsgerichtete geografische, preis-/gebührenbezogene und nautische Hafeninformationen (einschließlich der Konditionen) bieten müssen. Dies ist v. a. für Häfen wichtig, die Bestandteil der Routen von Fun-/Clubkreuzfahrtschiffen sind oder zukünftig sein können, denn bei diesen Anbietern sind Planungs- und Vermarktungsdauer aufgrund der hohen Komplexität der Routenplanung am längsten. Es ist anzunehmen, dass die steigenden Schiffszahlen und die hohe Anbieterkonzentration die Flottengrößen der einzelnen Kreuzfahrtanbieter weiter anwachsen lassen. Der dadurch steigende organisatorische Planungsaufwand erhöht die Bedeutung der frühzeitigen Bereitstellung von (segmentspezifischen) Informationen zum Fahrtgebiet und zu den jeweiligen Häfen. Das Erkennen und rechtzeitige Reagieren auf zukünftige Trends innerhalb der Kreuzfahrtsegmente wird somit in Bezug auf wettbewerbsorientierte Hafenmaßnahmen immer wichtiger.

E Resümee

1 Zusammenfassung zentraler Untersuchungsergebnisse

Das Ziel der Arbeit bestand darin, Empfehlungen für Hafenmaßnahmen in nordeuropäischen Kreuzfahrthäfen auf Basis wichtiger Wettbewerbsfaktoren der Häfen abzuleiten. Die Vorgehensweise zur Zielerreichung orientierte sich an der Grundannahme, dass die Hafenauswahl von Kreuzfahrtanbietern durch verschiedene Kriterien innerhalb der Routenplanung von Kreuzfahrtanbietern beeinflusst wird (Hafenwahlkriterien). Im Rahmen der durchgeführten Anforderungsanalyse wurden zunächst *potenzielle Hafenwahlkriterien* identifiziert und strukturiert (1. Hauptziel). Anschließend erfolgte die Ableitung *wichtiger Anforderungsbereiche* in nordeuropäischen Kreuzfahrthäfen anhand einer Untersuchung der Routenplanung und Hafenwahl von Kreuzfahrtanbietern (2. Hauptziel). Daraus wurden wesentliche *Wettbewerbsfaktoren und notwendige Maßnahmebereiche* von nordeuropäischen Kreuzfahrthäfen geschlussfolgert (3. Hauptziel) sowie entsprechende *Maßnahmen zur Verbesserung ihrer Wettbewerbsfähigkeit* abgeleitet (Ziel).

Die Bearbeitung des *ersten Hauptziels* (potenzielle Hafenwahlkriterien) erfolgte unter der Annahme, dass Kreuzfahrtanbieter die Planungselemente von *Kreuzfahrten* (Produktperspektive) und die Leistungen und Fazilitäten von *Kreuzfahrthäfen* (Hafenperspektive) in ihrer *Routenplanung* abwägen und sich (je nach Anforderungen) für oder gegen einen bestimmten Kreuzfahrthafen entscheiden.

Zwei *Planungselemente von Kreuzfahrten* wurden anhand der Betrachtung von Hochseekreuzfahrten aus der Produktperspektive (Produktelemente) herausgearbeitet: Schiff und Route. Dabei stellen technisch-physische Schiffsmerkmale (Schiffsgröße und -typen) eine vergleichsweise „sichere“ (längerfristige) Planungsgrundlage für Kreuzfahrthäfen dar, während räumliche und inhaltliche Routenmerkmale sehr flexibel gestaltbar sind. Dies zeigte die gegliederte Zusammenstellung von Schiffs- und Routenmerkmalen sowie deren Stellenwert für Häfen.

Die Kombination von Merkmalen *beider* Produktelemente durch Kreuzfahrtanbieter bestimmt die jeweiligen *Kreuzfahrtarten*, aus denen wiederum fünf produktbezogene Kreuzfahrt-Anbietersegmente hergeleitet wurden: Klassische Kreuzfahrten, Fun-/Clubkreuzfahrten, Expeditionskreuzfahrten, Segelkreuzfahrten und „sonstige“ Kreuzfahrten (z. B. Studien- oder Themenkreuzfahrten). Aufgrund der Routen- bzw. Schiffsspezifik innerhalb der Segmente war von unterschiedlichen Auswirkungen entsprechender Schiffsanläufe auf Kreuzfahrthäfen auszugehen.

Im Rahmen der detaillierten Betrachtung von *Hafenleistungen bzw. -fazilitäten in Kreuzfahrthäfen* wurde ein Gliederungsansatz von Hafenarten berücksichtigt, der sowohl aus Produktsicht der Kreuzfahrtanbieter (Funktion des Hafens in der Route) als auch aus Hafensicht (Serviceorientierung) relevant ist: *Turnaround-Häfen* (Start-/Zielhäfen) stellen den effizienten und sicheren Passagierwechsel zu Beginn/am Ende der Kreuzfahrt sicher und *Stopover-Häfen* bilden den Ausgangspunkt für die reibungslose Durchführung von Landausflügen während der Kreuzfahrt. An diese Kreuzfahrt-Hafenarten werden demnach verschiedene Anforderungen gestellt.

Drei Gruppen von *Leistungen in Kreuzfahrthäfen* wurden – basierend auf der Übertragung genereller Leistungsbereiche (Güterhäfen) auf Kreuzfahrthäfen (Transferobjekt: Passagiere statt Güter) – herausgestellt: auf das Kreuzfahrtschiff, die Kreuzfahrtpassagiere (einschließlich Crew) und den Schutz (Umweltschutz und Safety & Security) bezogene Leistungen. Einige Leistungen haben in Turnaround-Häfen einen höheren Stellenwert (z. B. Check-In, Transporte vom/zum Flughafen oder Gepäcktransporte); andere sind wiederum vorrangig in Stopover-Häfen relevant (z. B. touristische Serviceleistungen für Passagiere und Landausflugs-Transporte).

Schutzleistungen sind für beide Hafenarten von Belang und haben in den letzten Jahren stark an Bedeutung gewonnen. Dies zeigt sich v. a. in der Vielzahl von Umweltschutz-Regelungen und Empfehlungen auf internationaler sowie EU-Ebene. Von besonderer Bedeutung für Kreuzfahrthäfen sind die Abwasser- und Emissions-Sondergebiete (gemäß Anlagen IV und VI des MARPOL Übereinkommens), in denen sich die Kosten des Schiffseinsatzes für Kreuzfahrtanbieter erhöhen (z. B. Ostsee). In ihnen gelten strengere Regeln für das Einleiten von Schiffsabwässern in das Meer (stattdessen Abgabe der Schiffsabwässer im Hafen durch die Nutzung entsprechender Hafenauffangeinrichtungen) sowie niedrigere Grenzwerte für Schwefel- und Stickstoffemissionen in Schiffsabgasen (vorgeschriebene Nutzung hochwertiger Treibstoffe mit geringerem Schwefelgehalt). Da solche Vorschriften sämtliche Häfen des jeweiligen Gebietes betreffen, ergeben sich daraus i. d. R. keine Nachteile im direkten Hafenwettbewerb.

Bezüglich freiwilliger Umweltschutz-Instrumente sind Standards zu definieren (z. B. hinsichtlich schiffsbasierter Umweltschutz-Instrumente), damit sich die Planungssicherheit solcher Hafeninvestitionen erhöht: Einzelne Häfen sind sehr zurückhaltend z. B. mit dem Angebot von Landstrom. Dieser wird für Häfen mit übermäßiger Luftverunreinigung bzw. Lärmbelastung zwar empfohlen, jedoch lohnen sich die hohen Investitionen insbesondere in Nordeuropa nicht, wo Kreuzfahrten nur einen kleinen, saisonalen Teil des gesamten Schiffsverkehrs im Hafen ausmachen.

Voraussetzung bzw. „Grundgerüst“ für die Leistungserbringung in Häfen sind die materiell-technischen, organisatorisch-institutionellen, personellen und ökonomischen *Hafenfazilitäten* (Gesamtheit der Leistungspotenziale). *Materiell-technische* Hafenfazilitäten (v. a. Infra- und Suprastrukturen) haben einen besonderen Stellenwert, da sie die „Basis“ für die Erfüllung der Hafenfunktion bilden. Analog zu den Abweichungen der Hafenleistungen unterscheidet sich die Art notwendiger Hafenfazilitäten teilweise zwischen den Hafenarten (z. B. höherer Stellenwert von Passagierterminals, Zoll- und Beherbergungseinrichtungen oder nahe gelegenen Flughäfen in Turnaround-Häfen).

Die Zuordnung der drei Leistungsgruppen (Schiff, Passagiere und Schutz) zu den materiell-technischen Hafenfazilitäten verdeutlichte, dass die Leistungserbringung für Kreuzfahrtschiffe v. a. auf die Hafeninfrastruktur und die Leistungserbringung für Kreuzfahrtpassagiere v. a. auf die Hafensuprastruktur bezogen ist. Für die langfristige Planung der Hafeninfra- und -suprastruktur ist die zukünftige Entwicklung der Schiffsmerkmale sehr wichtig, denn die Schiffsgröße wirkt sich auf die Anzahl der Passagiere in Kreuzfahrthäfen aus.

Innerhalb der *Routenplanung* werden die Leistungen und Fazilitäten (einschließlich deren Preise und Gebühren) zu Hafenwahlkriterien, indem sie von den Kreuzfahrtanbietern bewertet werden und deren Hafenwahl beeinflussen. Das Ergebnis der Routenplanung bestimmt demnach nicht nur den Erfolg der Kreuzfahrtanbieter, sondern auch den der Kreuzfahrthäfen. Somit war anzunehmen, dass die Routenplanung für die jeweilige Schiffsflotte stark von ökonomischen Zielen geprägt ist und – im Gegensatz zu SCHÄFERS Vermutung – durchaus von Kreuzfahrtanbietern kritisch hinterfragt wird.⁴⁸⁷

Mit Blick auf die Hafenplanung ist nicht nur der Einfluss der Hafenwahlkriterien, sondern sind auch die Zeitpunkte dieses Einflusses wichtig: Der *Planungsprozess* beginnt zwischen zwei und fünf Jahre vor der Kreuzfahrtdurchführung und vollzieht sich in zwei groben Schritten: Im ersten Schritt werden die Einsatzzeiträume der Schiffe in verschiedenen Fahrtgebieten festgelegt (Block-out). Im zweiten Schritt erfolgt die Entscheidung über die in den jeweiligen Fahrtgebieten anzulaufenden Turnaround- und Stopover-Häfen (Fahrtenplanung). Eine strukturierte Darstellung der *Planungsebenen* ließ vermuten, dass der Routenplanungsprozess nicht standardisiert abläuft. Vielmehr wurde angenommen, dass Komplexität und Dauer der Routenplanung zwischen den Anbietersegmenten abweichen und von der Routenvielfalt, der Flottengröße und der Anzahl befahrener Gebiete

⁴⁸⁷ Vgl. SCHÄFER (1998), S. 76.

abhängig sind. Folglich war auch von einer anbieterspezifischen Selektion und Bewertung der für die Routenplanung notwendigen Informationen auszugehen.

Unter Berücksichtigung der kosten-, schiffs- und passagierbezogenen Ansprüche von Kreuzfahrtanbietern wurden fünf Gruppen von *Hafenwahlkriterien* gebildet und den Bereichen von Hafenleistungen und -fazilitäten zugeordnet: Zu den vier Gruppen hafenbezogener Kriterien (direkt durch Häfen beeinflussbar) zählen schiffsspezifische Kriterien (nautische Faktoren und Schiffsversorgung), passagierspezifische Kriterien (Passagiertransfer, -transport und -services), schutzspezifische Kriterien (Umweltschutz und Safety & Security) sowie die Preise/Gebühren für Hafenleistungen und -fazilitäten bzw. die ökonomischen Hafenfazilitäten (Gesamtkosten in Verbindung mit dem Hafenanlauf). Die fünfte Gruppe beinhaltet lagebezogene Kriterien, die nicht oder nur bedingt durch Häfen beeinflussbar sind (seeseitige und landseitige geografische Lage des Hafens). Bezüglich der Bedeutung der Hafenwahlkriterien wurden Abweichungen zwischen den Anbietersegmenten erwartet.

Die Bearbeitung des *zweiten Hauptziels* (Ableiten wichtiger Anforderungsbereiche in nordeuropäischen Kreuzfahrthäfen) erfolgte unter der Annahme, dass die Gegebenheiten in *nordeuropäischen Kreuzfahrthäfen* anhand der *Anforderungen von Kreuzfahrtanbietern* beurteilt werden. Aus wichtigen Hafenwahlkriterien ergeben sich somit *bedeutende Hafenleistungen/-strukturen* für die Hafenplanung in Nordeuropa. Diese wichtigen Anforderungsbereiche stellen zugleich die wesentlichen *Wettbewerbsfaktoren* von nordeuropäischen Kreuzfahrthäfen dar (3. Hauptziel).

Aktuelle Entwicklungen im Kreuzfahrtbereich spielen eine wichtige Rolle für die (künftige) Wettbewerbsfähigkeit von Häfen. *Nordeuropäische Kreuzfahrtgebiete* profitieren von der weltweit positiven Kreuzfahrtentwicklung – insbesondere mit Blick auf die steigende Bedeutung des europäischen Quellmarktes. Derzeit (2013) werden in Nordeuropa fast 40 Prozent (in Europa: fast 70 Prozent) aller Kreuzfahrtschiffe bzw. rund 30 Prozent (in Europa: über 50 Prozent) der Weltkapazität eingesetzt. Dabei handelt es sich in Nordeuropa – wie auch in Europa – zwar überwiegend um europäische Anbieter (jeweils rund 60 Prozent), jedoch gewinnen beide Fahrtgebiete auch für nichteuropäische Anbieter an Bedeutung.

Die positive Kreuzfahrtentwicklung (Zunahme von Kreuzfahrtpassagieren und Passagierkapazitäten) wird v. a. begünstigt durch steigende Schiffsgrößen (größere Schiffsneubauten bzw. Ausscheiden älterer, kleinerer Schiffe). Obwohl sich zeigte, dass in Nordeuropa (wie auch in Europa) vorrangig kleinere Schiffe eingesetzt werden, hat das Nordland mit

Blick auf die steigenden Schiffsgrößen gegenüber der Ostsee einen Vorteil, denn der Anteil von Nordlandhäfen mit Schiffsgrößenbeschränkungen (v. a. Tiefgang und Schiffslänge) sowie das Ausmaß dieser Beschränkungen ist geringer.

Die Charakterisierung der nordeuropäischen Kreuzfahrthäfen verdeutlichte zudem, dass die Ostsee in Bezug auf die höhere Ländervielfalt und Hafendichte (Häfen je 1 000 km Küstenlinie) einen höheren Grad an Flexibilität bei der Routenplanung bietet – trotz der zum Untersuchungszeitpunkt geringeren Anzahl Ostseehäfen (46 Häfen) gegenüber Nordlandhäfen (72 Häfen). Insgesamt dominierten in beiden nordeuropäischen Fahrtgebieten Stopover-Häfen (34 Ostsee- bzw. 62 Nordlandhäfen), was angesichts der höheren Anzahl von Stopover-Häfen je Kreuzfahrtroute nicht überraschend ist. Ähnlich sind die Bedingungen beider Fahrtgebiete in Bezug auf potenzielle Turnaround-Häfen, denn der Großteil dieser Häfen kann Ausgangspunkt sowohl für Ostsee- als auch für Nordlandkreuzfahrten sein. Problematisch für Häfen und Regionen kann die Überfüllung einzelner Kreuzfahrthäfen werden: In Nordeuropa wird dieses Risiko v. a. am starken Wachstum der durchschnittlichen Schiffsanläufe in Turnaround-Häfen bzw. größeren Häfen (ab 50 Anläufe jährlich) deutlich.

Im Rahmen der empirischen Untersuchung der *Anforderungen von Kreuzfahrtanbietern* an nordeuropäische Kreuzfahrthäfen wurde eine Primärerhebung mit einem deskriptiven Forschungsansatz durchgeführt. Die Daten wurden anhand einer Onlinebefragung der Kreuzfahrtanbieter bzw. der jeweils für die Routenplanung hauptverantwortlichen Personen im Jahr 2013 erhoben. Der Erhebung ging eine *weltweite Anbieterrecherche* voraus, deren Ausgangspunkt die weltweite Kreuzfahrtflotte 2013 bildete: Insgesamt wurden 315 in Dienst befindliche Kreuzfahrtschiffe (jeweils ab 50 Passagiere) recherchiert, denen 100 Kreuzfahrtanbieter zuzuordnen waren. Es zeigte sich eine hohe Abhängigkeit Nordeuropas von Anbietern mit großen Flotten und Schiffen (z. B. Fun-/Clubkreuzfahrt-Anbieter), deren Schiffseinsätze 60 Prozent aller Einsätze in diesem Fahrtgebiet ausmachten. Die meisten Schiffe wurden von Fun-/Clubkreuzfahrt-Anbietern betrieben, während die meisten Anbieter überwiegend dem Segment Klassischer Kreuzfahrten zuzuordnen waren. Die Erkenntnisse aus der Befragung sind durchaus verallgemeinerbar, denn der Fragebogen-Rücklauf deckt ein Viertel der weltweiten Kreuzfahrtanbieter bzw. fast die Hälfte der Weltkreuzfahrtflotte ab und spiegelt die Gesamtverteilung der Anbieter gut wider (nach Anbieterart, Hauptsitz und Kreuzfahrtsegment).

Der Fokus der Befragung lag auf der Analyse der Routenplanung (Wahl nordeuropäischer Fahrtgebiete und Planungsdauer) sowie der Hafenwahl (Einflusshöhe und Planungszeit-

punkte von Hafenwahlkriterien). Die Analyseergebnisse zeigten, dass die *Anforderungsbereiche* in Kreuzfahrthäfen *fahrtgebiets-* und *hafenbezogen* sind und ein vielschichtiges Paket von Leistungen und Strukturen im Hafen bzw. am Hafenstandort darstellen.

In der *Fahrtgebietswahl* (Block-out) der Befragten hat Nordeuropa eine hohe Bedeutung, jedoch deuten – trotz der insgesamt positiven Einschätzung der zukünftigen Entwicklung Nordeuropas – die von Anbietern geforderten notwendigen Anpassungen eine zunehmende Problematik steigender Schiffsgrößen für dieses Fahrtgebiet an (z. B. bessere Zugänglichkeit und Hafenstrukturen sowie höhere Landausflugs-Kapazitäten).

Die wichtigsten fahrtgebietsbezogenen Anforderungsbereiche sind die geografische Lage und ökonomische Faktoren, denn Hauptgründe der Wahl von Ostsee und Nordland betreffen geografische Strukturmerkmale (Vielzahl attraktiver Häfen und Nähe zu Quellmärkten, wie Großbritannien und Deutschland) und hohe Deckungsbeiträge sowie – v. a. bezüglich der Ostseewahl – hochwertige Hafenleistungen/-strukturen und die hohe Sicherheit im Fahrtgebiet.

Die *segmentspezifische Fahrtgebietswahl* und die Gründe dafür bestätigen, dass die Auswahl der Fahrtgebiete vom Anbietersegment abhängt: Die Ostsee hat einen hohen Stellenwert für Fun-/Clubkreuzfahrt-Anbieter und für Anbieter Klassischer Kreuzfahrten; das Nordland ist v. a. für weniger Massenmarkt-orientierte Nischenanbieter im Expeditions- und Klassischen Kreuzfahrtsegment anziehend. Große Unterschiede bestehen zwischen Expeditionskreuzfahrt- und Fun-/Clubkreuzfahrt-Anbietern. So ist die Fahrtgebietsauswahl im Expeditionskreuzfahrt-Segment sehr spezifisch, während im Fun-/Clubkreuzfahrt-Segment eine Vielzahl weiterer Fahrtgebiete (außerhalb Nordeuropas) von ähnlich hoher Bedeutung ist. Ostsee und Nordland werden v. a. von Fun-/Clubkreuzfahrt-Anbietern unterschiedlich eingeschätzt: Die Hauptgründe der Ostseewahl im Fun-/Clubkreuzfahrt-Segment stehen v. a. mit der Gestaltung profitabler, abwechslungsreicher und sicherer Kreuzfahrtrouten im Zusammenhang. Klassische Anbieter wählen die Ostsee in erster Linie wegen der hohen Abwechslung und Quellmarktnähe, wobei diese Hauptgründe für alle Anbietersegmente auch bei der Nordlandwahl gelten.

Die Ergebnisse zur *Hafenwahl* verdeutlichten, dass den höchsten Einfluss auf die Wahl von Turnaround- und Stopover-Häfen die *geografische Lage* des Hafens (v. a. touristische Attraktivität⁴⁸⁸ und seeseitige Erreichbarkeit), *ökonomische Faktoren* (Preise und Gebühren), *nautische Faktoren* (v. a. gute Schiffsnavigation, Größe des Hafenbeckens und Art der Hafenzufahrten) sowie *passagierbezogene Kriterien* im Transport- und Transferbereich

⁴⁸⁸ Maßgebend ist die Attraktivität der jeweiligen touristischen Ziele und nicht (unbedingt) des Hafens.

(Nähe zu Flughäfen, Passagierterminal, Gepäckhandhabung und Transportstrukturen im/vom Hafen) haben. Dies sind somit die wichtigsten Anforderungsbereiche bei der Fahrtenplanung. Die übrigen Bereiche (Umweltschutz, Safety & Security und Schiffsversorgung) beeinflussen die Hafenwahl kaum, so dass entsprechende Hafeninvestitionen ein hohes finanzielles Risiko bedeuten. Neue Stopover-Häfen haben in der Fahrtenplanung einen besonders hohen Stellenwert, was mit der insgesamt geringeren Anzahl potenzieller Turnaround-Häfen bzw. mit der höheren Anzahl Stopover-Häfen je Kreuzfahrtroute im Zusammenhang steht. Dementsprechend orientiert sich die Auswahl der Stopover-Häfen an den zuvor festgelegten Turnaround-Häfen (für rund 75 Prozent der Befragten beginnt die Hafenarten-Festlegung mit den Turnaround-Häfen).

Die segmentspezifischen Prioritäten in Bezug auf die Hafenwahlkriterien stehen v. a. mit den deutlich größeren Schiffen (und entsprechend höheren Passagierzahlen) der Fun-/Clubkreuzfahrt-Anbieter im Zusammenhang: Für diese Anbieter haben nautische und passagierbezogene Kriterien einen sehr hohen und für Expeditionskreuzfahrt-Anbieter (mit kleineren Schiffen) den geringsten Einfluss auf die Hafenwahl. Bei Anbietern von Fun-/Clubkreuzfahrten wirken sich alle geografischen Einzelkriterien (v. a. touristische Attraktivität, gute seeseitige Erreichbarkeit und Nähe des Hafens zu anderen Häfen), alle nautischen Einzelkriterien (v. a. Größe/Tiefe des Hafenbeckens, gute Schiffsnavigation und Art der Hafenzufahrten) und die Mehrheit passagierbezogener Einzelkriterien (v. a. Passagierterminal, Nähe zu Flughäfen, Gepäckhandhabung und Transportstrukturen im/vom Hafen) im Vergleich zu den übrigen Segmenten am stärksten auf die Hafenwahl aus. Im Expeditionskreuzfahrt-Segment hingegen hat lediglich die Schiffsversorgung einen vergleichsweise hohen Einfluss auf die Hafenwahl, was mit den kleineren Schiffen (weniger Platz für Bevorratung auf kleinen Schiffen) und der Lage bevorzugter Häfen (erschwerte Schiffsversorgung in entlegenen Häfen) zusammenhängt.

Einflussreiche Kriterien werden frühzeitig geplant. Dies zeigten die sehr nah beieinander liegenden Bewertungen der Planungszeitpunkte und Einflusshöhe lagebezogener (geografische Lage) und hafenbezogener Hafenwahlkriterien (ökonomische und nautische Faktoren). „Früh“ bezieht sich hier auf die durchschnittliche Vorlaufzeit (vor Kreuzfahrt-durchführung) der Routenplanung von 2,1 Jahren (Planungs- und Vermarktungsdauer). Dabei hat sich bestätigt, dass mit wachsenden Flottengrößen (und einer Vielzahl befahrener Zielgebiete) der Planungsaufwand und damit auch die Planungsdauer steigen, denn als Hauptursache für die segmentbezogenen Unterschiede der Planungszeitpunkte von Hafenwahlkriterien haben sich die Flottengrößen der Anbieter herausgestellt. So verdeutlichte der Vergleich der relativen Planungszeitpunkte in den Kreuzfahrtsegmenten, dass Fun-/Clubkreuzfahrt-Anbieter (vergleichsweise große Flotten) die Planung geografischer, nautischer, ökonomischer und sicherheitsbezogener Faktoren (Safety & Security)

besonders früh vornehmen bzw. rund 2,6 Jahre vor Kreuzfahrtbeginn mit der Routenplanung beginnen (Klassische Kreuzfahrten: 2 Jahre; Expeditions- und sonstige Kreuzfahrten: je 1,6 Jahre). Diese lange Vorlaufzeit verlangt von Häfen eine zukunftsorientierte Kommunikation bzw. eine rechtzeitige Umsetzung von eventuellen Hafenmaßnahmen gegenüber den Kreuzfahrtanbietern (und anderen Stakeholdern).

Zentrales Ziel von Kreuzfahrthäfen ist der Erhalt bzw. die Verbesserung ihrer Wettbewerbsposition. Auf Basis der fahrtgebiets- und hafenbezogenen Wettbewerbsfaktoren wurden entsprechende *Empfehlungen für Hafenmaßnahmen* in Nordeuropa abgeleitet. Die wichtigsten Wettbewerbsfaktoren des Fahrtgebietes Nordeuropa sind das dichte Netz attraktiver Häfen und die Profitabilität des Fahrtgebietes; in Bezug auf einzelne Kreuzfahrthäfen sind es die touristische Attraktivität, die Nähe zu Flughäfen (Turnaround-Häfen) und die Ausgestaltung des Hafentarifsystems. Weitere wichtige hafenbezogene Wettbewerbsfaktoren ergeben sich v. a. aus den steigenden Schiffsgrößen (seeseitige Erreichbarkeit, Schiffsnavigation, Passagierterminals, Hafenbecken, Gepäckhandling, Hafenzufahrten und Passagiertransporte).

Für Häfen ist zunächst eine hohe *Attraktivität des jeweiligen Fahrtgebietes* und damit sind v. a. Maßnahmen zur Steigerung dieser Attraktivität wichtig. Letztlich sollen die in der Zielmarktanalyse der Kreuzfahrtanbieter gesammelten Informationen zur Wahl des Fahrtgebietes führen (z. B. lange Kreuzfahrtsaison für hohe Routenfrequenzen, politische Stabilität, rentable Kundensegmente, gutes Preis-Leistungs-Verhältnis von Hafenleistungen usw.). Da sich die Stärke einer Kreuzfahrtregion auch an den schwächsten Häfen bemisst, sind *Kooperationen* ein bedeutendes Instrument für Häfen, um die Attraktivität „ihres“ Fahrtgebietes zu steigern, wie z. B. die Interessenbündelung durch Hafen- und Kreuzfahrtverbände (z. B. ESPO oder CLIA) sowie Kreuzfahrtnetzwerke bzw. Marketingkooperationen (z. B. Cruise Europe).

Diese Kooperationen dienen v. a. der Förderung von Kreuzfahrtmärkten und -gebieten, indem die internationale Bekanntheit und Vielfältigkeit des Fahrtgebietes gesteigert und die jeweiligen Kreuzfahrthäfen entsprechend vermarktet werden (z. B. Etablieren zusätzlicher Kreuzfahrthäfen und Saisonverlängerung). Um zu hohe Konzentrationen in wenigen Häfen zu vermeiden und gleichzeitig zu abwechslungsreichen Kreuzfahrtrouten beizutragen, ist v. a. die Unterstützung „neuer“, kleinerer (Stopover-) Häfen (nach jährlichen Schiffsanläufen) bedeutend. Dies ermöglicht eine breitere Verteilung der Schiffsanläufe auf verschiedene Häfen, wodurch zeitweiligen Überlastungen von bspw. Hafen- und Transportkapazitäten sowie negativen Umweltauswirkungen in bestimmten Häfen entgegengewirkt werden kann.

Auch bezüglich negativer Einflüsse auf die *Profitabilität des Fahrtgebietes* (z. B. SECA in der Ost- und Nordsee) sind für Häfen z. B. die kooperative Meinungsbildung und Einflussnahme oder Gegenmaßnahmen zur Kompensation der Auswirkungen wichtig (z. B. Verringerung der Abhängigkeit vom europäischen Quellmarkt). Dabei sind die jeweiligen Anbietersegmente zu beachten: Da die Attraktivität nordeuropäischer Fahrtgebiete vom Kreuzfahrtsegment des Anbieters abhängig ist, kann durch eine gezielte Vermarktung Einfluss auf die langfristige Entwicklung des Fahrtgebietes genommen werden (z. B. ausgewogene Anbieterstruktur). So ist für Fun-/Clubkreuzfahrt-Anbieter in zunehmenden Maße auch das Nordland anziehend (wegen attraktiver Häfen und der Quellmarktnähe), obwohl die Ostsee für dieses Segment (noch) deutlich rentabler ist.

Der Einbezug von Kreuzfahrthäfen in die Kreuzfahrtrouten im Anschluss an die Fahrtgebietswahl ist von den *Bedingungen im Hafen* in Relation zu den jeweiligen Anforderungen der Anbieter abhängig.

Zur Steigerung der touristischen Attraktivität und Bekanntheit einzelner Hafenstandorte einschließlich der Förderung lokaler Tour Operator können ebenfalls *Kooperationen* beitragen, z. B. mit touristischen Unternehmen, Städten, Transportunternehmen oder im Bereich der Tour Operator (z. B. gemeinsame Vermarktung von Landausflügen). Auch bei der Sicherstellung des Quellmarkt-Zugangs in Turnaround-Häfen ist die Interessenbündelung wichtig (Anforderungen vielfältiger Stakeholder an die Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur). Das *Hafentarifsystem* ist ein sehr wichtiges Instrument für Häfen, da dessen Ausgestaltung sehr flexibel an die jeweiligen Hafenziele angepasst werden kann (z. B. zeitliche oder zielgruppenorientierte Preis-/Gebührendifferenzierung). Hier bieten sich Möglichkeiten der Belohnung umweltfreundlicher Schiffe sowie der Erhöhung der Planungssicherheit (z. B. finanzielle Strafen für kurzfristige Stornierungen).

Weitere wichtige Maßnahmen sind v. a. auf schiffs- und passagierbezogene Hafenbereiche bezogen: Die Verbesserung der seeseitigen Erreichbarkeit und nautischer Faktoren (Schiffsnavigation, Hafenbecken und Hafenzufahrten) kann bspw. durch *Erweiterungsinvestitionen* der schiffsspezifischen Hafeninfrastruktur erreicht werden. Dies ist v. a. für Häfen wichtig, die stark von Mega-Schiffen bzw. Fun-/Clubkreuzfahrt-Anbietern frequentiert werden. In Bezug auf die in Turnaround-Häfen wichtigen Wettbewerbsfaktoren (Passagierterminals und Gepäckhandling) sind Maßnahmen zur effizienten Gestaltung der Abfertigungs- und Transportabläufe hinsichtlich steigender Passagierzahlen bedeutend, zu denen *Kapazitätserweiterungen in Passagierterminals* (z. B. für gleichzeitiges Ein-/Auschecken), *innovative Informationssysteme* (optimale Belegungsplanung und -koordination) sowie optimale *Bedingungen für das Gepäckhandling* zählen (z. B. Möglichkeit des „Durchcheckens“ von Gepäck bzw. des Airport-Check-In im Hafen).

Wichtige Maßnahmen zur Optimierung der Passagiertransporte v. a. in Turnaround-Häfen und in stark frequentierten Stopover-Häfen („Durchgangspunkt“ zu Hauptattraktionen) sind *Anpassungen der Verkehrsinfrastruktur* (z. B. Ausbau der Kapazitäten).

Trotz der hohen Bedeutung wachsender Schiffsgrößen sind entsprechende Anpassungen der Hafenstrukturen (Verminderung der Hafenrestriktionen) mit Blick auf eine optimale Auslastung nicht ohne Risiko für Häfen: Solche Anpassungen an große Schiffe können bspw. zu einer Verringerung der Schiffsanläufe bzw. zu einem Verlust von Anläufen der gesamten Flotte anderer Anbieter außerhalb des Massenmarktes führen (z. B. im klassischen Segment), da die „Massenkompatibilität“ der Exklusivität eines Hafens entgegensteht. Kreuzfahrthäfen können somit von den unterschiedlichen Prioritäten der Anbietersegmente profitieren. Um zu starke Anlaufkonzentrationen in wenigen Häfen zu vermeiden, kann auch die Begrenzung maximaler Schiffsgrößen bzw. -anläufe im Hafen sinnvoll sein. Darin zeigt sich, dass eine klare Strategiewachstum oder Nischenorientierung) unter Berücksichtigung seiner Hauptfunktion (Turnaround vs. Stopover) und eine frühzeitige Vermarktung von entscheidender Bedeutung für die Hafenentwicklung und den Hafenerfolg ist.

2 Kritische Würdigung und Ausblick

Die differenzierte Betrachtung der Vorgehensweise und Ergebnisse dieser Arbeit zeigen sowohl Stärken als auch die Notwendigkeit weiterführender Untersuchungen auf. Insgesamt leisten die gewonnenen Erkenntnisse einen wertvollen Beitrag zur strukturierten Darstellung wichtiger Wettbewerbsfaktoren in Kreuzfahrthäfen auf Basis einflussreicher (und frühzeitig geplanter) Hafenwahlkriterien von Kreuzfahrtanbietern. Die durchgeführte Anforderungsanalyse stellt eine umfassende und systematische Untersuchung von Hafenwahlkriterien der Kreuzfahrtanbieter dar und trägt wesentlich zum Verständnis des gesamten Routenplanungsprozesses innerhalb der Kreuzfahrtplanung bei. Die aus der Anforderungsanalyse abgeleiteten Empfehlungen für wettbewerbsfördernde Hafenmaßnahmen liefern nützliche Erkenntnisse für Ostsee- und Nordlandhäfen. Dieser Ansatz ist v. a. vor dem Hintergrund des Forschungsbedarfs in Bezug auf Kreuzfahrthäfen (innerhalb der Kreuzfahrtforschung) bzw. Passagierhäfen (innerhalb der Seeverkehrsforschung) positiv zu bewerten. Es wird eine Forschungslücke in Bezug auf die Wechselwirkung zwischen Kreuzfahrtanbietern und Kreuzfahrthäfen geschlossen, da der Routenplanungsprozess und die Hafenwahlkriterien mit Blick auf wettbewerbsfördernde Hafenmaßnahmen in Nordeuropa untersucht wurden.

Nichtsdestotrotz unterliegen die getroffenen Aussagen verschiedenen Einschränkungen. Aus methodischer Sicht ist anzumerken, dass die *Sicht von Kreuzfahrtanbietern* hinsichtlich der abgeleiteten Wettbewerbsfaktoren nordeuropäischer Kreuzfahrthäfen im Vordergrund stand. Allerdings stellen Kreuzfahrtanbieter lediglich *eine* Anspruchsgruppe der Kreuzfahrthäfen innerhalb vielfältiger Anforderungen verschiedener Stakeholder dar.⁴⁸⁹ Im Rahmen der Untersuchungsergebnisse wurde dies v. a. an der Diskrepanz des Stellenwerts des Umweltschutzes für die Hafenregion und für die Hafenwahl von Kreuzfahrtanbietern deutlich: Rechtliche Regelungen in Seehäfen haben in den letzten Jahren deutlich zugenommen, während der Einfluss von Umweltschutzmaßnahmen auf die Hafenwahl der Kreuzfahrtanbieter – und damit auch die Bedeutung des Umweltschutzes als Wettbewerbsfaktor von Häfen – vergleichsweise gering ist. Die Beschränkung auf die Anbietersicht erfolgte aufgrund der Wettbewerbsorientierung, denn Kreuzfahrthäfen stehen im Wettbewerb um Schiffsanläufe von *Kreuzfahrtanbietern*.

Zudem erfolgte in dieser Arbeit eine *isolierte Betrachtung der Maßnahmen für Kreuzfahrthäfen*, obwohl auch Hafenmaßnahmen mit *Blick auf andere Ziele* bedeutend sind (z. B. Verbesserung des Umweltschutzes). Vor allem Standorte mit mehreren Hafentypen (z. B. Container- und Kreuzfahrthafen) sehen sich *vielfältigen Interessen und entsprechend komplexen Wechselwirkungen unterschiedlicher Maßnahmen* gegenüber. Demzufolge kann die zusätzliche Berücksichtigung von eventuellen Interessenkonflikten und Synergiepotenzialen von Hafenstandorten wichtig für die Maßnahmegestaltung sein. Weiterhin ist kritisch anzumerken, dass für die Hafenvermarktung *auch weniger einflussreiche Hafenbereiche* eine Rolle spielen können, während sich die Wettbewerbsfaktoren in dieser Arbeit auf Bereiche mit *hohem* Einfluss auf die Hafenwahl beziehen. Beispielsweise kann eine gute Umweltbilanz des Hafens in einen Wettbewerbsvorteil verwandelt werden⁴⁹⁰ (z. B. durch eine entsprechende Vermarktung dieser Merkmale).

Des Weiteren ist der zugrunde gelegte formale Ablauf des Routenplanungsprozesses und die daraus resultierende *Trennung von Fahrtgebiets- und Hafenwahl* unter Berücksichtigung der Befragungsergebnisse in der Realität nicht immer zutreffend, sondern die Gleichzeitigkeit der Planung ist von hoher Bedeutung: Da in Turnaround-Häfen der Quellmarkt-Zugang entscheidend ist (Nähe zu Flughäfen mit Routennetz von Haupt-Quell-

⁴⁸⁹ Das Hafenmanagement unterliegt vielfältigen Einschränkungen bzw. Anspruchsgruppen, die die Möglichkeiten der Zielerreichung unterschiedlich beeinflussen. Dazu zählen die Kunden eines Hafens (z. B. Reedereien), lokale Behörden, Vereinbarungen, nationale und internationale Bestimmungen, Gewerkschaften, Interessengruppen (z. B. Umweltschützer) und schließlich auch der Wettbewerb durch benachbarte Häfen. Vgl. ALDERTON (2008), S. 101.

⁴⁹⁰ Vgl. WENSKE (2008) in: BREITZMANN (Hg.), S. 8.

märkten) und da sie frühzeitig geplant werden (*vor* Stopover-Häfen), stehen sie vermutlich bereits nach Abschluss des Block-out fest. Die Wahl von Turnaround-Häfen ist demnach eher als integrativer Bestandteil der Fahrtgebietswahl zu sehen; im Falle einer iterativen Hafenarten-Festlegung gilt dies auch für Stopover-Häfen. „Schlechte“ oder fehlende Turnaround-Häfen können somit die Entwicklung einer ganzen Kreuzfahrtregion verhindern.

Als *Wettbewerbsziel* wurde die *Steigerung der Schiffsanläufe* (bzw. Passagierzahlen) in einem Hafen unterstellt, obwohl die Höhe der daraus resultierenden wirtschaftlichen Effekte sehr wahrscheinlich nicht nur von den Passagierzahlen, sondern v. a. auch von der Passagierstruktur im Hafen abhängig ist. Dabei bildet die in der Arbeit erfolgte Unterscheidung von Turnaround- und Stopover-Häfen kein *differenziertes Bild möglicher vermarktungsbezogener Hafenstrategien* ab, da die funktional-serviceorientierte und nicht die marketingorientierte Hafeneinteilung im Vordergrund stand. Beispielsweise könnten für Häfen bzw. Hafenregionen insbesondere sehr große und Mega-Schiffe (hohe Passagierzahlen) aufgrund ihrer umfangreichen Bordangebote sogar von sinkender wirtschaftlicher Bedeutung sein, da die ohnehin preisbewussten Passagiere ihre Ausgaben vermehrt an Bord tätigen.⁴⁹¹ So lag der Anteil der Umsätze an Bord (on-board revenues) am Gesamtumsatz bei den großen Unternehmen in den letzten Jahren noch zwischen 20 und 25 Prozent, jedoch werden 30 Prozent zum neuen Maßstab.⁴⁹²

Bezüglich der Untersuchungsergebnisse ist anzumerken, dass eine *Abstimmung der jeweils einsetzbaren Maßnahmevielfalt* in Kreuzfahrthäfen notwendig ist, da fahrtgebiets- und hafenbezogene Wettbewerbsfaktoren mehrschichtig sind. Ansätze für weitere Forschung können somit die Wechselwirkungen verschiedener Maßnahmen sein, so dass Häfen bei dem zieladäquaten Einsatz ganzer Maßnahmebündel unterstützt werden. Kooperationsfelder sollten dabei im Vordergrund stehen, damit Häfen sich weniger als „Einzelkämpfer“ verstehen, sondern eine gemeinsame Entwicklungsrichtung anstreben und an der Entwicklung und Vermarktung ganzer Routenkonzepte – eventuell speziell auf bestimmte Kreuzfahrtsegmente abgestimmt – mitwirken, die z. B. mit Kostenvorteilen für Kreuzfahrtanbieter verbunden sind. Ein zukünftiges Forschungsfeld könnte demzufolge in der Analyse der *Entwicklung ganzer Routen* liegen, bei der neben der Dauer von Kreuzfahrten auch die Reihenfolge des Hafenanlaufs sowie die Kostenstruktur von Häfen berücksichtigt werden. Die zukünftige Forschung könnte demzufolge an der Untersuchung

⁴⁹¹ Vgl. GUI/RUSSO (2011), S. 131.

⁴⁹² Vgl. PEISLEY (2014), S. 22.

optimaler Routen ansetzen (z. B. hinsichtlich der Ausgewogenheit von „Highlights“ und unbekannten Häfen).

Zu berücksichtigen ist auch die zum Teil eingeschränkte *Aussagefähigkeit der Befragungsdaten* in Bezug auf die gebildeten Teilgesamtheiten, die mitunter auf einer geringen Anzahl an Expertenurteilen beruhen. Des Weiteren könnte sich die Beurteilung Nordeuropas insgesamt positiver darstellen, da die Bedeutung Nordeuropas für die Befragten vergleichsweise hoch ist.

Außerdem ist hinsichtlich der empfohlenen Maßnahmen die ständige *Weiterentwicklung von Häfen und „äußerer“ Einflüsse* zu berücksichtigen. Hierzu zählen z. B. Kreuzfahrtrends sowie die hafenbezogene und die touristische Entwicklung der jeweiligen Region.⁴⁹³ Die in der Analyse dargestellte Struktur der Ostsee- und Nordlandhäfen unterliegt Veränderungen in Abhängigkeit von den jeweils verfolgten Hafenstrategien (bzw. Wettbewerbszielen). Zudem beeinflussen allgemeine Entwicklungstrends (z. B. steigende Treibstoffpreise, veränderte Bedürfnisse der Kreuzfahrtpassagiere, rechtliche Regelungen usw.) die Bewertungsmaßstäbe und damit auch die Entscheidungen der Kreuzfahrtanbieter. Das hat Auswirkungen auf Kreuzfahrtgebiete und dort befindliche Häfen.

Die hohe Bedeutung Nordeuropas ist demzufolge keine Garantie für zukünftige Anläufe, denn die Wahl von Fahrtgebieten sowie die Gründe dafür können sich verändern. Zwar wird der Kostenanstieg in der Ostsee aufgrund der SECA-Einstufung durch die Vorteile des dichten Hafennetzes mit vielfältigen europäischen Metropolen noch kompensiert (relativ kurze Entfernung zwischen multiplen Häfen); gleichwohl liegt ein wichtiger Trend z. B. in der Erschließung neuer Fahrtgebiete, wie Asien und Australien: Die Bedeutung dieser Fahrtgebiete steigt hier v. a. seit 2008 stark an.⁴⁹⁴ Aufgrund der Konzentration auf das Fahrtgebiet Nordeuropa in dieser Arbeit ist nicht auszuschließen, dass sich die Hauptgründe der Wahl von Fahrtgebieten innerhalb und außerhalb Nordeuropas deutlich unterscheiden.⁴⁹⁵ Die zukünftige Entwicklung z. B. Asiens oder Australiens könnte bspw. deutlich besser eingeschätzt werden als die Ostsee- bzw. Nordlandentwicklung.

⁴⁹³ Anm. d. Verf.: Die Attraktivität von Kreuzfahrthäfen bezieht sich in erster Linie auf die touristische Destination und nicht den Hafen selbst.

⁴⁹⁴ Die Kapazitätsanteile von Asien und Australien stiegen zwischen 2008 und 2014 von 1,2 % bzw. 2,2 % auf 4,4 % bzw. 5,9 %. Vgl. PEISLEY (2014), S. 177.

⁴⁹⁵ Anm. d. Verf.: Die Konzentration auf Nordeuropa erschwert Aussagen über andere Fahrtgebiete, denn es ist von einer leicht erhöhten Teilnahmebereitschaft von den in Nordeuropa regelmäßig aktiven Kreuzfahrtanbietern an der durchgeführten Befragung auszugehen (82 bzw. 73 Prozent der Befragten setzten 2013 mindestens ein Schiff u. a. im Nordland bzw. in der Ostsee ein; von den Kreuzfahrtanbietern weltweit taten dies lediglich 60 Prozent).

Diese fahrtgebietsbezogenen Trends stehen in enger Verbindung zum hohen Stellenwert der Kosten bzw. ökonomischen Faktoren in der Routenplanung der Kreuzfahrtanbieter. So können sich *gewinnoptimierende Veränderungen von Routenmustern* negativ auf die Schiffsanläufe in einzelnen Häfen auswirken. In Nordeuropa haben beispielsweise die hohen Hafenkosten bereits zu Verlusten von Schiffsanläufen geführt: Vor allem in der Ostsee übersteigen die Kosten die Gewinne aus Landausflügen, so dass Kreuzfahrtanbieter keinen Grund mehr haben, im Fahrtgebiet zu bleiben und ihre Schiffe später in der Ostsee bzw. früher im Mittelmeer einsetzen.⁴⁹⁶ Es ist anzunehmen, dass das Einsparen von Treibstoff von zunehmender Bedeutung sein wird, um die Betriebskosten der Schiffe zu senken. Eine solche Kostensenkung ist z. B. durch eine Verringerung der Fahrtgeschwindigkeit erreichbar, was zu tendenziell kürzeren Routen (Strecken) führt. Beispielsweise werden bei den Destinations-orientierten Kreuzfahrtanbietern HAL und Princess Cruises insbesondere in den ECAs vermehrt offene Routen geplant, um die Strecken zu verkürzen und mit einer geringeren durchschnittlichen Geschwindigkeit zu fahren (weniger Treibstoffverbrauch).⁴⁹⁷ Diese Tendenz wirkt sich mit Blick auf das Einhalten der angestrebten Reisezeiten problematisch auf „weitläufige“ Fahrtgebiete mit geringer Hafendichte und entsprechend längeren Distanzen innerhalb der Routen aus, was z. B. auf das Nordland zutrifft (v. a. Mittel- und Südnorwegen sind von ECA betroffen). Weiteres Wachstumspotenzial sieht Norwegen in der Saisonverlängerung über das ganze Jahr.⁴⁹⁸ Dabei sind die Treibstoffkosten v. a. für ältere Schiffe zu hoch. Darauf verwies z. B. Thomson Cruises und machte die ECA-Regelungen für den Ausstieg aus dem kurz zuvor wieder eingeführten UK-Programm – trotz hoher Kreuzfahrtnachfrage aus Großbritannien – verantwortlich.⁴⁹⁹ Die Herausforderungen steigen somit v. a. für Betreiber älterer, kleinerer Schiffe (Wettbewerbsnachteil bezüglich economies of scale) und erschweren die Wettbewerbsposition von nordeuropäischen Kreuzfahrthäfen (insbesondere in der Ostsee), die nicht auf die neuen, großen Schiffe eingestellt sind.

⁴⁹⁶ MSC hat bspw. in der Ostsee während der Zwischensaison, die für Kreuzfahrtpassagiere aufgrund unbeständiger klimatischer Bedingungen unattraktiver ist, bereits mehr Mini-Cruises mit kürzeren Distanzen und weniger Häfen im Programm. Vgl. PEISLEY (2014), S. 180.

⁴⁹⁷ Neben der Verringerung der Treibstoffkosten reduzieren kürzere Kreuzfahrten das Risiko nicht verkaufter Kapazitäten (aufgrund einer höheren Frequenz). Vgl. NG (2007), S. 8.

⁴⁹⁸ Vgl. PEISLEY (2014), S. 203.

⁴⁹⁹ Vgl. PEISLEY (2014), S. 178 ff.

IV. Anhangverzeichnis

Anhang 1:	Funktionale Hafenarten aus Sicht von Kreuzfahrtanbietern und Kreuzfahrtpassagieren	197
Anhang 2:	Finanzwirtschaftliche Verflechtungen in Hafenbetrieben	198
Anhang 3:	Weltweite Kreuzfahrtgebiete geordnet nach Saisonzeiten.....	199
Anhang 4:	Ansätze zur Abgrenzung von Kreuzfahrtgebieten	200
Anhang 5:	Ansätze zur Abgrenzung von Hafenwahlkriterien	201
Anhang 6:	Übersicht nicht erfasster Hafenwahlkriterien in Turnaround-Häfen und in Stopover-Häfen	203
Anhang 7:	Weltweiter Einsatz von Kreuzfahrtschiffen	204
Anhang 8:	Analysierte Kreuzfahrthäfen im Fahrtgebiet Nordeuropa (Nordland und Ostsee)	205
Anhang 9:	Hafendichte in Nordeuropa.....	207
Anhang 10:	Geografische Verteilung nordeuropäischer Häfen	208
Anhang 11:	Entwicklung der Schiffsanläufe in nordeuropäischen Kreuzfahrthäfen zwischen 2004 und 2013	210
Anhang 12:	Charakterisierung nordeuropäischen Kreuzfahrthäfen 2013	211
Anhang 13:	Verwendete Informationsquellen für Schiffs- und Anbieterdaten weltweiter Kreuzfahrtanbietern (2013)	212
Anhang 14:	Stufenweise Ermittlung der Zahl von Kreuzfahrtanbietern weltweit im Jahr 2013	216
Anhang 15:	Hauptsitz weltweiter Kreuzfahrtanbieter im Jahr 2013	217
Anhang 16:	Zusammenhang zwischen Schiffsgröße und Flottengröße.....	218
Anhang 17:	Protokoll zum Gespräch am 07.11.2013 (Fragebogen zur Routenplanung von Kreuzfahrtanbietern)	219

Anhang 18: Fragebogen	228
Anhang 19: Zeitlicher Ablauf der Befragung und Übersicht des Fragebogenversandes.....	234
Anhang 20: Befragungsteilnehmer	236
Anhang 21: Struktur befragter Kreuzfahrtanbieter	237
Anhang 22: Bedeutung der Fahrtgebiete Ostsee und Nordland.....	238
Anhang 23: Einfluss von Deckungsbeiträgen auf die Fahrtgebietswahl.....	240
Anhang 24: Festlegungsreihenfolge von Turnaround- und Stopover-Häfen.....	241
Anhang 25: Nennungen zukünftig erforderlicher Anpassungen in nordeuropäischen Kreuzfahrthäfen	242
Anhang 26: Prozessdauer von Routenplanung und Vermarktung bzw. Vertrieb	243
Anhang 27: Auswahl neuer Häfen durch die befragten Kreuzfahrtanbieter.....	244
Anhang 28: Einfluss interner Informationsquellen auf die Hafenwahl.....	246
Anhang 29: Rangfolge von Hafenwahlkriterien nach Flotten- und Schiffsgröße	247
Anhang 30: Einfluss von Hafenwahlkriterien nach Kreuzfahrtsegment	248
Anhang 31: Einfluss von Hafenwahlkriterien nach Flotten- und Schiffsgröße	249
Anhang 32: Einfluss von Hafenwahlkriterien nach Bedeutung nordeuropäischer Fahrtgebiete	253
Anhang 33: Planungszeitpunkte von Hafenwahlkriterien im Routenplanungsprozess	254
Anhang 34: Einflusshöhe von Einzelkriterien auf die Wahl von Kreuzfahrthäfen	256
Anhang 35: Prioritäten von Hafenwahlkriterien nach Anbietersegmenten.....	258

Anhang

Anhang 1: Funktionale Hafenarten aus Sicht von Kreuzfahrtanbietern und Kreuzfahrtpassagieren

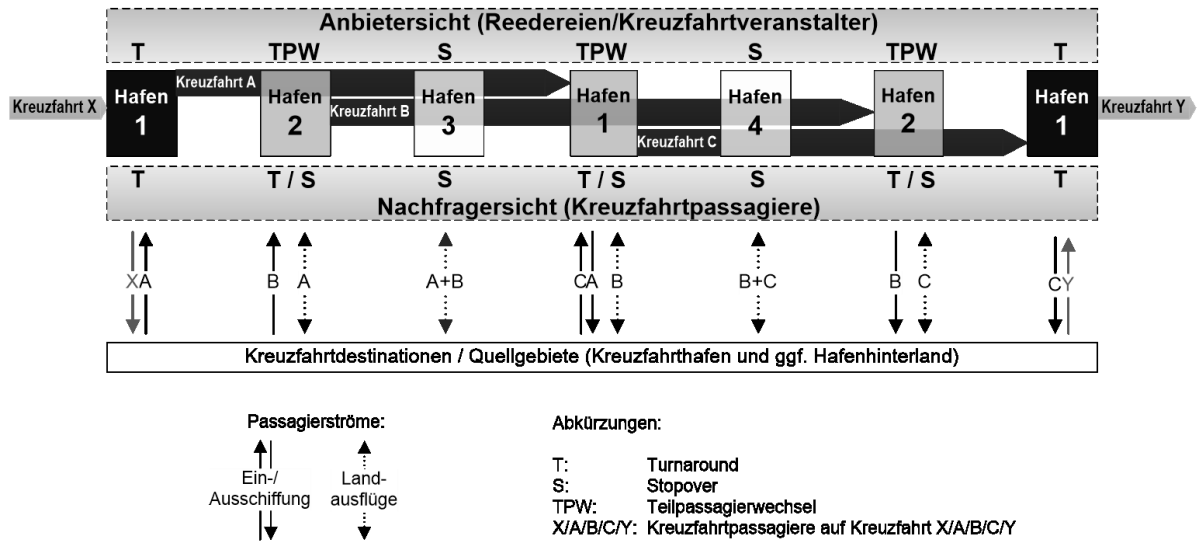
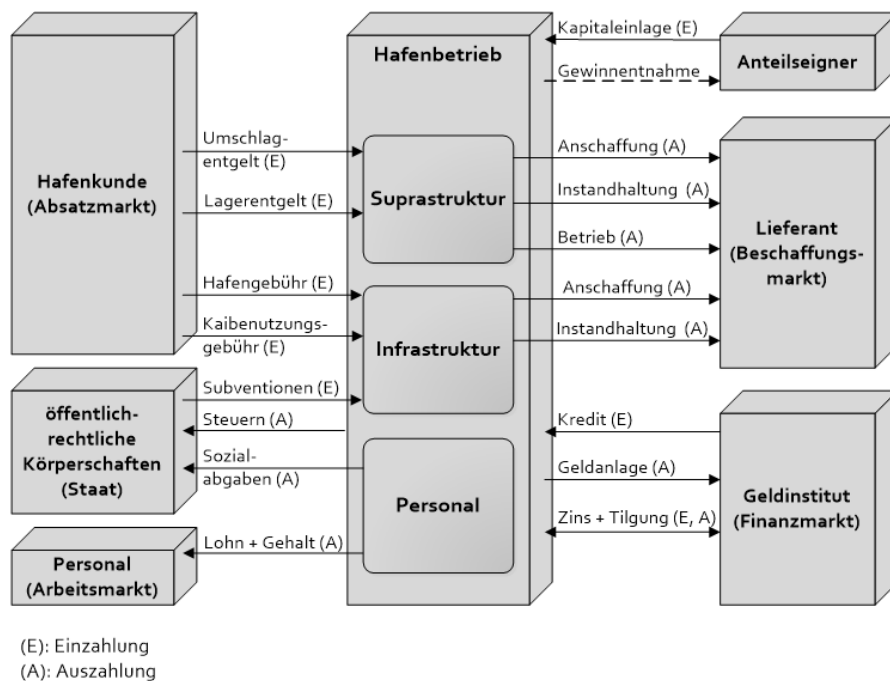


Abb. Z 1: Funktionen von Turnaround-Häfen und Stopover-Häfen aus Anbieter- und Nachfragersicht von Kreuzfahrten

Quelle: eigene Darstellung

Anhang 2: Finanzwirtschaftliche Verflechtungen in Hafenbetrieben**Abb. Z 2: Finanzwirtschaftliche Verflechtungen eines Fährhafenbetriebes**

Quelle: OPPEL (2002), S. 120.

Anhang 3: Weltweite Kreuzfahrtgebiete geordnet nach Saisonzeiten

Fahrtgebiet	Jan	Feb	Mrz	Apr	Mai	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dez
Südafrika												
Südamerika/Antarktis												
Südamerika												
Rotes Meer/Ostafrika/Indischer Ozean												
Australien/Neuseeland												
Mexiko/US-Westküste												
Hawaii												
Ägypten/Israel												
Transpanama												
Karibik/südamerikan. Karibik												
Südostasien												
Atlantische Inseln/Westafrika												
Westliches Mittelmeer												
Östliches Mittelmeer												
Fernost												
Südsee/Südpazifik												
Rund um Italien												
Schwarzes Meer												
Ostsee												
Rund um Großbritannien												
Rund um Westeuropa												
Kanada B.C./Alaska												
Nordland/Island												
US-Ostküste/Kanada												
Grönland/Arktis												
Weltreisen												
Transatlantik												

Abb. Z 3: Fahrtgebiete von Hochseekreuzfahrten und ihre Saisonzeiten

Quelle: eigene Darstellung in Anlehnung an BAUMANN/MUNDT (2000) in: MUNDT (Hg.), S. 287.⁵⁰⁰

Diese 27 Kreuzfahrtgebiete (Abb. Z 3) sind nicht immer trennscharf voneinander zu unterscheiden: Es gibt Kreuzfahrten, bei denen mehrere Gebiete befahren werden; dazu zählen insbesondere Weltreisen und Transreisen, welche gesondert aufgeführt sind (unabhängig von der Saisonzeit).

⁵⁰⁰ Anm. d. Verf.: Die Abbildung wurde in zwei wesentlichen Punkten von der Verfasserin angepasst: 1.: Ausschluss der Fahrtgebiete für Flusskreuzfahrten und 2.: Neuordnung der Fahrtgebiete nach zeitlichem Kriterium (nach Saisonzeiten, beginnend mit dem Januar und unter Berücksichtigung der gesamten Saisonzeit [aufsteigend]); Weltreisen und Transreisen wurden aufgrund ihrer Sonderstellung in Bezug auf die Einsatzplanung der Kreuzfahrtschiffe ebenfalls gesondert aufgeführt. Die dunkelblaue Färbung kennzeichnet die Hauptsaison; die hellblaue Färbung markiert die Nebensaison.

Anhang 4: Ansätze zur Abgrenzung von Kreuzfahrtgebieten

Die in Tab. Z 1 gegenübergestellten beispielhaften Ansätze zur Abgrenzung von Kreuzfahrtgebieten unterscheiden sich vorwiegend in ihrer Gliederungstiefe (Detailgrad), was v. a. beim Mittelmeer deutlich wird (bei SCHÜßLER ein Fahrtgebiet, bei SCHÄFER zwei und bei MUNDT/BAUMANN sogar fünf Fahrtgebiete).

Tab. Z 1: Vergleichende Übersicht von Ansätzen zur Abgrenzung von Kreuzfahrtgebieten

Schäfer (1998)	Schüßler (2005)	Mundt/Baumann (2007)
Ostsee	Ostsee	Ostsee
Nordland (inkl. Island u. Spitzbergen)	Nordland mit Island u. Grönland	Nordland/Island
Grönland u. Arktis		Grönland/Arktis
Britische Inseln	Britische Inseln u. Atlantikküste	Rund um Großbritannien
Europäische Atlantikküste		Rund um Westeuropa
Westliches Mittelmeer	Mittelmeer (Westliches Mittelmeer u. Östliches Mittelmeer u. Schwarzes Meer)	Westliches Mittelmeer
Östliches Mittelmeer u. Schwarzes Meer		Rund um Italien
		Östliches Mittelmeer
		Ägypten/Israel
		Schwarzes Meer
Südasiatische Küsten (inkl. Rotes Meer)	Indischer Ozean u. südliches Afrika	Rotes Meer/Ostafrika/ Indischer Ozean
Indischer Ozean (südlich des Äquators)		Südafrika
Südafrika		
Atlantische Inseln u. nordafrikanische Atlantikküste	Atlantische Inseln u. Westafrika	Atlantische Inseln/Westafrika
Westafrika		
Karibik (inkl. süd- u. mittelamerikanischer Karibikküste)	Karibische See, Süd- u. Mittelamerikas Karibikküste	Karibik/südam. Karibik
Ostküste der USA u. Kanadas	Ostküste der USA u. Kanadas	US-Ostküste/Kanada
Südamerika (inkl. Amazonas u. Galápagosinseln)	Südamerika u. Antarktis	Südamerika
Antarktis		Südamerika/Antarktis
Westküste der USA u. Mexikos	Nordamerikas Westküste von Alaska bis Panama	Mexiko/US-Westküste
Alaska u. Westküste Kanadas		Kanada B.C./Alaska
Südostasien (inkl. Fernost)	Südostasien u. Fernost	Südostasien
		Fernost
Hawaii u. Südsee	Pazifischer Ozean, Südsee u. Hawaii	Hawaii
		Südsee/Südpazifik
Australien u. Neuseeland	Australien u. Neuseeland	Australien/Neuseeland

Quelle: eigene Zusammenstellung nach SCHÄFER (1998), S. 102 f.; SCHÜßLER (2005), S. 143 und MUNDT/BAUMANN (2007) in: MUNDT (Hg.), S. 374.⁵⁰¹

⁵⁰¹Anm. d. Verf.: Im Gegensatz zu SCHÜßLER und MUNDT/BAUMANN werden Weltreisen bzw. Reisen „rund um die Welt“ nicht als eigenständige Kreuzfahrtregion aufgefasst da sie die aufgeführten Kreuzfahrtregionen (in unterschiedlicher Weise) bereits mit einschließen.

Anhang 5: Ansätze zur Abgrenzung von Hafenwahlkriterien

Tab. Z 2: Unterscheidung von Hafenwahlkriterien in Bezug auf Güterhäfen

Autoren	Kriterien/-kategorien der Hafenwahl (Güter-/Containerhäfen)
Bernard (1995), Güterhafen-Wahl	Kosten
	geografische Lage
	nautische Erreichbarkeit
	Hinterlandanbindung
	Kais/Flächen
	Services
	Arbeitsmarkt
	technisches Know-how
Lim et al. (2004), Containerhafen-Wahl	fiskalische Bedingungen
	Terminalkosten
	Hafenmanagement/Verwaltung
	geografische Lage
Gui/Urli (2006), Containerhafen-Wahl	physisch-technische Hafeninfrastruktur
	Qualität der Infrastruktur
	Kosten
	Service
Ugboma et al. (2006), Güterhafen-Wahl	geografische Lage der Häfen
	Routenfaktoren
	Kostenfaktoren
	Servicefaktoren (Kapazität, Flexibilität, Verlässlichkeit)
Tongzon (2002); Tongzon/Sawant (2007), Güterhafen-Wahl	Frachtvolumen
	Anbindung des Hafens
	Effizienz des Hafens
	Hafeninfrastruktur
	geografische Lage
	Hafengebühren
	Hafenleistungen
Beine (2008), Güterhafen-Wahl	Lage der Quell- und Zielmärkte (allgemeine Kosten)
	Kosten verbunden mit dem Hafenanlauf
	Qualität der Infrastruktur des Hafens und des Hafenhinterlandes
Wiegman (2008), Containerhafen-Wahl	physisch-technische Hafeninfrastruktur (nautischer Zugang, z. B. maximale Wassertiefe usw., Terminal/-ausrüstung und Hinterlandanbindung)
	geografische Lage
	Hafeneffizienz (z. B. Tumaround-Zeit, Terminalproduktivität, Kosteneffizienz, Öffnungszeiten)
	Anbindung des Hafens
	Zuverlässigkeit/Kapazität/Frequenz/Kosten der Landtransportdienste
	Qualität/Kosten zusätzlicher Dienstleistungen: bspw. Lotsen, Schleppen oder Zoll
	Effizienz/Kosten von Hafenmanagement/Hafenverwaltung (z. B. Hafengebühren)
	Verfügbarkeit/Qualität/Kosten der logistischen „value-ad-ded“-Aktivitäten (z. B. Lagerhaltung)
	Verfügbarkeit/Qualität/Kosten von Hafengemeinschafts-Systemen
	Umweltverträglichkeit und Safety/Security/des Hafens
	das Image/der Ruf des Hafens (Basis: z. B. Zufriedenheitsrankings in Benchmarking-Studien)

Quelle: eigene Zusammenstellung nach BERNARD (1995); LIRN et al. (2004), S. 78; GUY/URLI (2006), S. 169 ff.; UGBOMA et al. (2006), S. 254; TONGZON (2002), S. 9; TONGZON/SAWANT (2007), S. 478 f.; BEINE/LAGONI (2008), S. 56 und WIEGMAN et al. (2008), S. 523.

Tab. Z 3: Unterscheidung von Hafenwahlkriterien in Bezug auf Kreuzfahrthäfen

Autoren	Kriterien/-kategorien der Hafenwahl (Kreuzfahrthäfen)
Baird (1997)	Angemessenheit der Hafengebühren
	Anlegemöglichkeiten/Liegeplatzangebot (statt reinem Tendem)
	Nähe zum Stadtzentrum
	Nähe zu einem internationalen Flughafen
	Busparkplätze in Schiffsnähe
Vogel (2004)	sichere/saubere Terminals
	geografische Lage
	Sicherheit
	Hafenservices und -kapazitäten
	Preise/Kosten
Policy Research Corporation (2009)	Touristische Attraktivität
	Erreichbarkeit/Zugänglichkeit
	Hafenfazilitäten
WTO (2010)	Navigation (Angebotspalette an Bord, fahrtgebietsspezifische Eigenschaften [z. B. Eisverstärkung, lokale Bestimmungen/Maßnahmen zum Umweltschutz], Schiffsgeschwindigkeit/-alter)
	kommerzielle Aspekte (beeinflusst durch Kosten: z. B. Rentabilität von Kunden/-segmenten; Preis-Leistungs-Verhältnis von Hafenleistungen; Preise lt. Katalog bzw. durchschnittlich erwartete Nettopreise; Wettbewerb im Fahrtgebiet; lokales Netz der Schiffsagenten/Schiffsmakler, Reisebüros und Tour-Operator)
	Logistik (Hafeninfrastruktur/Hafenleistungen, Auslastungsgrad der Liegeplätze, Nähe zu anderen Stopover-Häfen, vielfältige touristische Dienstleistungs-/Freizeiteinrichtungen in der Stadt/Umgebung, Anbindung an andere Verkehrsträger, Nähe zu internationalem Flughafen, Versorgungsmöglichkeiten mit Lebensmitteln/Treibstoff [nur Turnaround-Häfen]; Feiertage/Öffnungszeiten von Geschäften/Museen/Attraktionen)
	Bedürfnisse/Ansprüche der Zielgruppe (Vorlieben an Bord/an Land; lokales Marktpotenzial für Kreuzfahrtpassagiere in Bezug auf Kaufkraft; Höhe der Nachfrage [nur Turnaround-Häfen])
	Sicherheit und politische Stabilität

Quelle: eigene Zusammenstellung nach BAIRD (1997), S. 34; VOGEL (2004), S. 1 ff.; European Commission (15.10.2009) [ONLINE], S. 24 und WTO (2010), S. 7.

Anhang 6: Übersicht nicht erfasster Hafenwahlkriterien in Turnaround-Häfen und in Stopover-Häfen

Um den Fragebogenumfang zu reduzieren bzw. Doppelungen im Fragebogen zu vermeiden, wurden die folgenden Bereiche im Fragebogen nicht gesondert erfasst (Zusammenfassung verschiedener Strukturbereiche mit entsprechenden Leistungsbereichen, Ausschluss von nicht für die Hafenwahl relevanten Bereichen):

- *schiffsspezifische Hafeninfrastruktur:*
 - „Anbindung an Straßenverkehrsnetz für Fahrzeuge“ und „Hafenstraßennetz“ [nur Turnaround-Häfen] (bereits im Strukturbereich „Passagiere“ erfasst)
 - „Kommunikationstechnik für Schiffe“, „Flächenbefestigungen (z. B. Kaibefestigung)“ [nur Turnaround-Häfen] und „Reede (Ankerplätze, Bojen- oder Dalbenliegeplätze)“ [nur Stopover-Häfen] (nicht relevant)
- *passagierspezifische Hafensuprastruktur:*
 - „Beherbergungseinrichtungen in Hafennähe“ (zusammen mit Leistung „Übernachtungsmöglichkeiten“ erfasst)
 - „Verpflegungseinrichtungen“, „Kommunikationseinrichtungen“, „Informations-/Souvenirstände“, „Geldwechselstelle/Geldautomaten/Cash-points“ und „Erste-Hilfe-Station“ (zusammen mit Leistung „touristische Serviceleistungen für Passagiere“ erfasst)
 - „Mietauto-/Taxi-/Busstationen und Tankstellen“ (zusammen mit Leistung „Passagierservices im Bereich Verkehrsmittel“ erfasst)
 - „Bürofazilitäten“ (nicht relevant)
- *umwelt-/schutzspezifische Hafenleistungen:*
 - „Einhaltung d. ISPS-Codes“, „Vessel-Traffic-Management-Systeme“ und „Grenz-/Zollkontrollen v. Passagieren, deren Gepäck und Waren“ [nur Turnaround-Häfen] (nicht relevant)
- *umwelt-/schutzspezifische Hafeninfrastruktur:*
 - „Landstromterminal/-anschluss („cold-ironing)“ (zusammen mit Leistung „Landstromversorgung“ erfasst)
 - „Management v. Baggergut/Abfall/Abwasser/Gefahrstoffen“, „Hafenschutzbauwerke“ und „Fahrzeuginfrastruktur im Hafengebiet“ (nicht relevant)
- *umwelt-/schutzspezifische Hafensuprastruktur:*
 - „Müllentsorgungsanlagen“ (zusammen mit Leistung „Umweltmanagementsysteme“ erfasst)
 - „Einrichtungen zur Brandbekämpfung“ und „Überwachungseinrichtungen im Hafen“ (zusammen mit Leistungen „Reduzierung bzw. Vermeidung physikalischer, chemischer/akustischer Gefahren für die Gesundheit“ und „Brandschutz“ erfasst)
 - „Zolleinrichtungen“ und „Gepäckprüfanlagen“ [nur Turnaround-Häfen] (nicht relevant)

Anhang 7: Weltweiter Einsatz von Kreuzfahrtschiffen

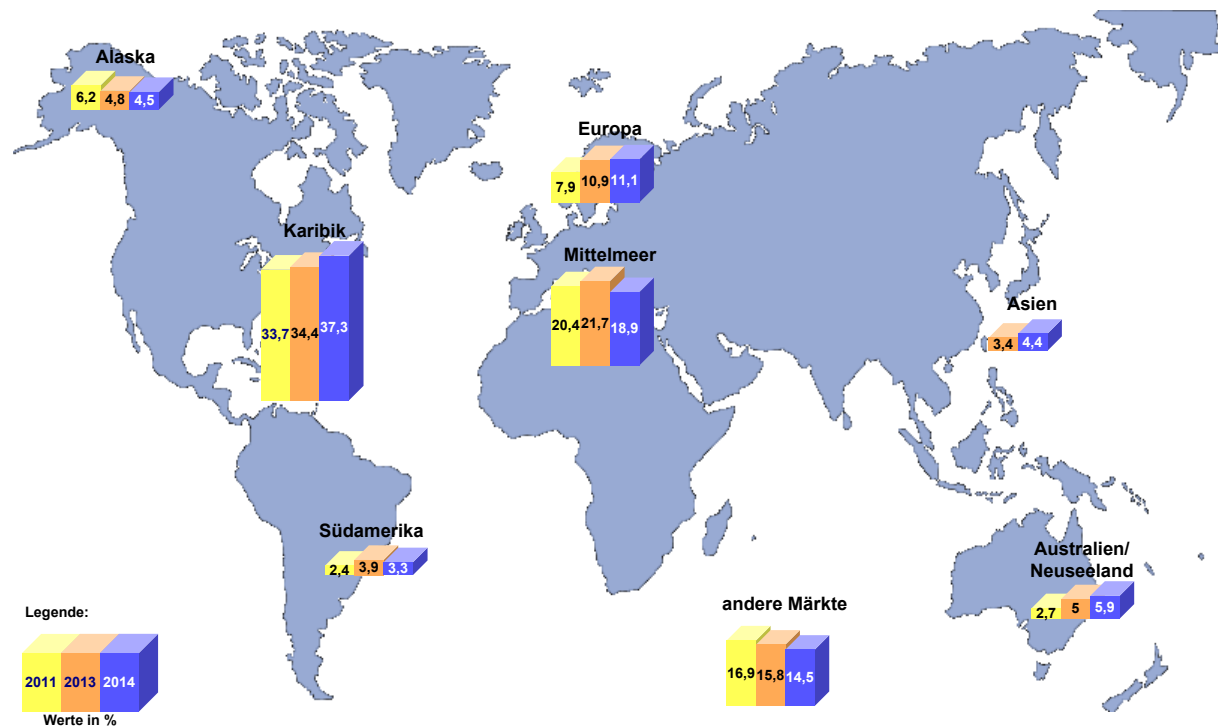


Abb. Z 4: Weltweiter Einsatz von Kreuzfahrtschiffen zwischen 2011 und 2014 nach Kapazitätsanteilen globaler Kreuzfahrtrouten

Quelle: eigene Darstellung auf Basis der Daten der Cruise Lines International Association (CLIA).⁵⁰²

⁵⁰² Vgl. BERRA (17.01.2014), S. 14; DUFFY/BERRA (30.01.2013), S. 23; CLIA (2012) [ONLINE], S. 7.

Anhang 8: Analyisierte Kreuzfahrthäfen im Fahrtgebiet Nordeuropa (Nordland und Ostsee)

Tab. Z 4: Kreuzfahrthäfen im Fahrtgebiet Nordland einschließlich Nordsee

Hafen (Nr.)	Norwegen	Island	Deutschland	Färöer	Niederlande	Dänemark
1	Ålesund	Akureyri	Bremerhaven	Klaksvik	Amsterdam	Esbjerg
2	Alta	Djupivogur	Cuxhaven	Runavik	Rotterdam	
3	Åndalsnes	Eskifjordur	Hamburg	Torshavn		
4	Arendal	Grundarfjordur				
5	Bekkjarvik	Hafnarfjordur				
6	Bergen	Höfn				
7	Bodø	Húsavík				
8	Brønnøysund	Isafjordur				
9	Drammen	Keflavik				
10	Eidfjord	Reykjavik				
11	Farsund	Seydisfjordur				
12	Flåm	Siglufjordur				
13	Florø	Vestmannaeyjar - Heimaey				
14	Fredrikstad	Vesturbyggd (Patreksfjordur)				
15	Geiranger					
16	Gudvangen					
17	Hammerfest					
18	Harstad					
19	Haugesund					
20	Hellesylt					
21	Jondal-Herand					
22	Kirkenes/Barents/Vardo					
23	Kristiansand					
24	Kristiansund					
25	Leknes (Lofoten)					
26	Longyearbyen					
27	Lyngdal					
28	Måløy					
29	Molde					
30	Narvik					
31	Nordkap / Honningsvåg					
32	Ny-Ålesund					
33	Odda					
34	Olden-Nordfjord					
35	Ørsta					
36	Oslo					
37	Rørvik					
38	Rosendal					
39	Sandefjord					
40	Skjolden					
41	Sortland					
42	Stavanger					
43	Stranda					
44	Svolvær (Lofoten)					
45	Telemark					
46	Tromsø					
47	Trondheim					
48	Ulvik					
49	Vik					

Quelle: eigene Zusammenstellung (Stand: 2012/2013)

Tab. Z 5: Kreuzfahrthäfen im Fahrtgebiet Ostsee

Hafen (Nr.)	Dänemark	Schweden	Finnland	Deutschland	Polen	Estland	Russland	Litauen	Lettland
1	Aalborg	Göteborg	Helsinki	Kiel	Gdansk	Saaremaa	St. Petersburg	Klaipeda	Riga
2	Ærskøbing	Helsingborg	Kemi	Lübeck-Travemünde	Gdynia	Tallinn			
3	Århus	Kalmar	Kotka	Rostock-Warnemünde	Szczecin (Stettin)				
4	Elsinore (Helsingør)	Karlshamn	Mariehamn	Sassnitz					
5	Faaborg	Karlskrona	Rauma	Wismar					
6	Fredericia	Luleå	Turku						
7	Frederikshavn	Malmö	Vaasa						
8	Kalundborg	Norrköping							
9	Kopenhagen	Stockholm							
10	Korsør	Sundsvall							
11	Rønne	Umeå							
12	Skagen	Visby							
13	Sønderborg	Ystad							

Quelle: eigene Zusammenstellung (Stand: 2012/2013)

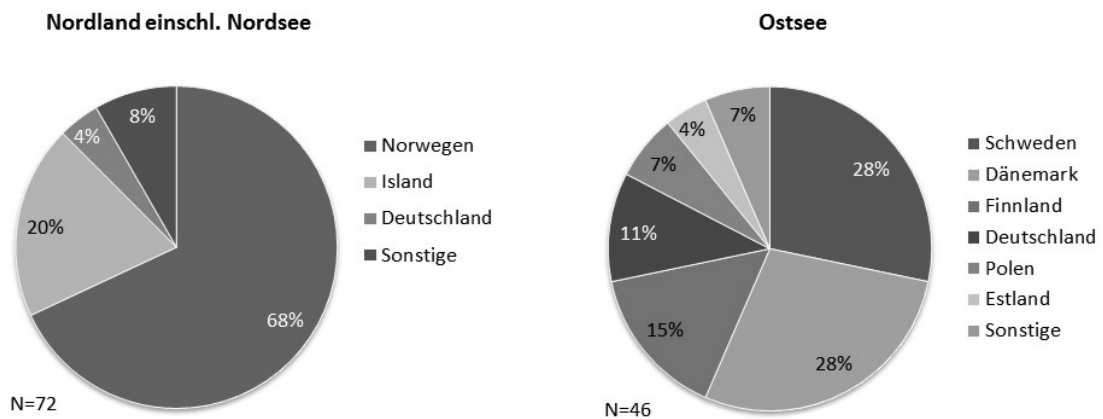


Abb. Z 5: Anteile nordeuropäischer Kreuzfahrthäfen nach Fahrtgebiet und Länderzugehörigkeit

Quelle: eigene Darstellung⁵⁰³

⁵⁰³ „Sonstige Länder“ im Fahrtgebiet Ostsee bzw. Nordland: Russland (1), Litauen (1) und Lettland (1) bzw. Färöer (3), Niederlande (2) und Dänemark (1).

Anhang 9: Hafendichte in Nordeuropa

Tab. Z 6: Hafendichte nordeuropäischer Länder und Fahrtgebiete

Land	Anzahl Kreuzfahrthäfen pro 1.000 km Küstenlinie		
	Nordeuropa gesamt	Ostsee	Nordland einschl. Nordsee
Litauen	11,1	11,1	-
Polen	6,8	6,8	-
Finnland	5,6	5,6	-
Niederlande	4,4	-	4,4
Schweden	4,0	4,0	-
Deutschland	3,3	3,6	3,0
Island	2,8	-	2,8
Färöer	2,7	-	2,7
Russland	2,2	2,2	-
Lettland	2,0	2,0	-
Dänemark	1,9	2,2	0,7
Norwegen*	1,7	-	1,7
Estland	0,5	0,5	-
Gesamtanzahl	2,17	2,72	1,9

* inkl. Spitzbergen

Quelle: eigene Darstellung⁵⁰⁴

⁵⁰⁴ Eigene Berechnungen auf Basis der Daten zur Länge der Küstenlinie (in km) nordeuropäischer Länder einschließlich dazugehöriger Inseln und sonstiger Markierungen. Vgl. CIA (2013) [ONLINE]. Bei der Berechnung wurden ausschließlich die Küstenbereiche berücksichtigt, die an die Gewässer der Fahrtgebiete Nordland und Ostsee grenzen.

Anhang 10: Geografische Verteilung nordeuropäischer Häfen

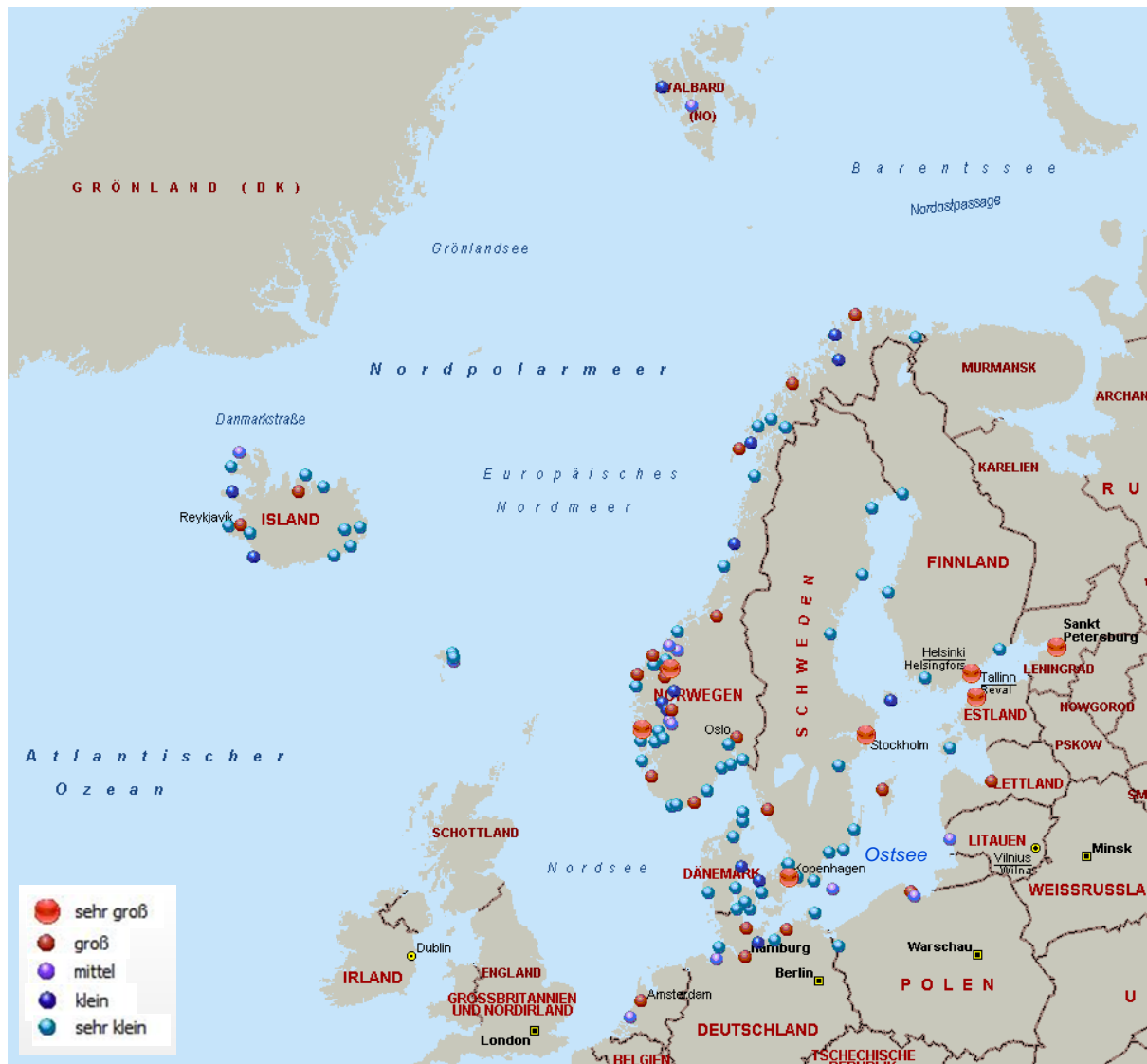


Abb. Z 6: Nordeuropäische Kreuzfahrthäfen nach Größe (inkl. Niederlande)

Quelle: eigene Darstellung



Abb. Z 7: Nordeuropäische Kreuzfahrthäfen nach Hafenart

Quelle: eigene Darstellung

Anhang 11: Entwicklung der Schiffsanläufe in nordeuropäischen Kreuzfahrthäfen zwischen 2004 und 2013

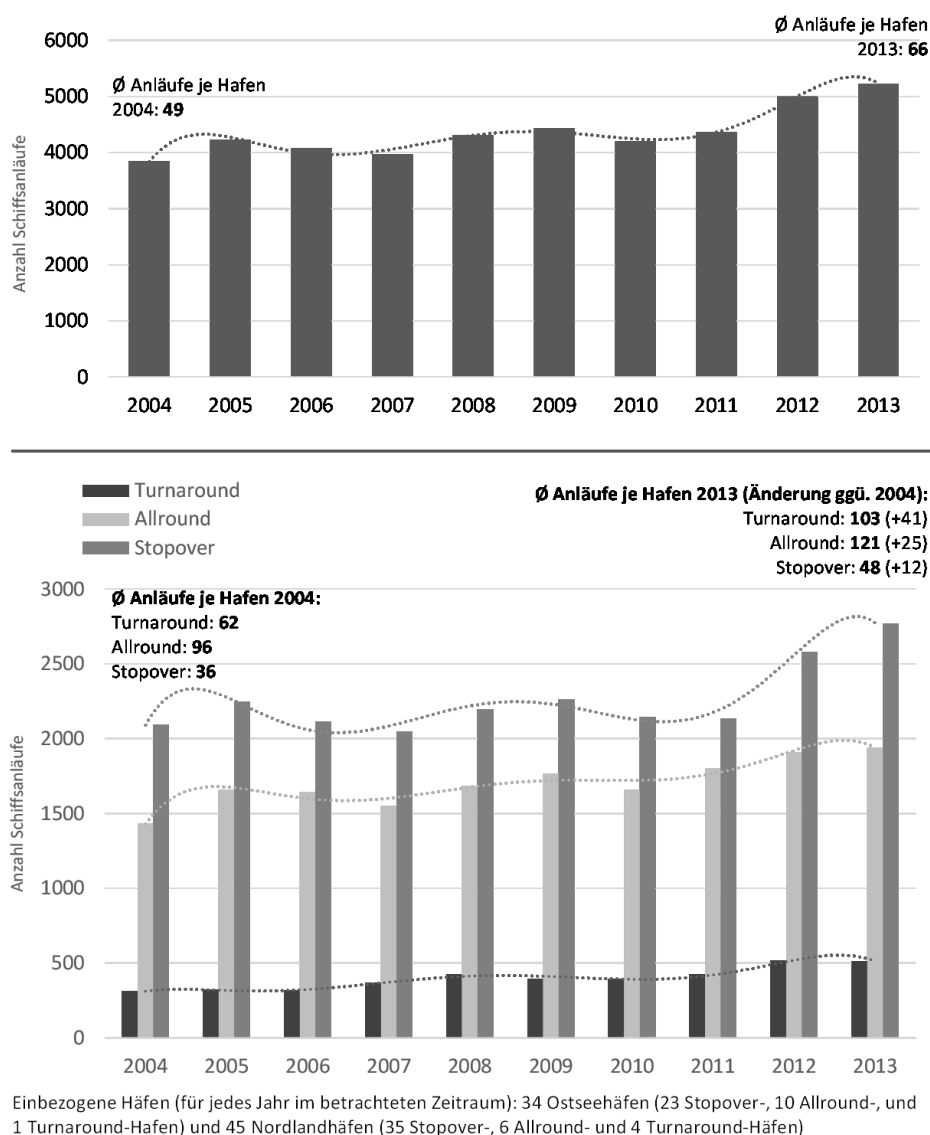


Abb. Z 8: Entwicklung der Schiffsanläufe in nordeuropäischen Häfen zwischen 2004 und 2013

Quelle: eigene Darstellung

Anhang 12: Charakterisierung nordeuropäischen Kreuzfahrthäfen 2013

Tab. Z 7: Vergleichende Charakterisierung nordeuropäischer Kreuzfahrthäfen nach Kreuzfahrtgebiet 2013

		Nordeuropa	Ostsee	Nordland
Saisonzeit	hauptsächlich befahrene Monate im Jahr		Mai - Sep	Jun - Sep
Kreuzfahrthäfen	Anzahl	118	46	72
	Anteil	100,0	39,0	61,0
Kompaktheit des Fahrtgebietes	Hafendichte ¹	2,2	2,7	1,9
	Anzahl Länder	12	9	5
Hafenarten	Anzahl Turnaround-Häfen (TH)	5	1	4
	Anzahl Allround-Häfen (AH)	17	11	6
	Anzahl Stopover-Häfen (SH)	96	34	62
Hafengröße	sehr große Häfen (%)	6,0	11,1	2,8
	große Häfen (%)	18,8	13,3	22,2
	mittelgroße Häfen (%)	10,3	6,7	12,5
	kleine Häfen (%)	12,0	8,9	13,9
	sehr kleine Häfen (%)	53,0	60,0	48,6
durchschnittliche Schiffsanläufe ²	Ø Schiffsanläufe 2013	66	70	64
	Ø Schiffsanläufe 2004	49	61	41
	Ø Schiffsanläufe 2004 bis 2013	56	65	49
	Ø Schiffsanläufe je TH (Änderung 2013 ggü. 2004) ³	+41	+33	+43
	Ø Schiffsanläufe je AH (Änderung 2013 ggü. 2004) ³	+26	+30	+14
	Ø Schiffsanläufe je SH (Änderung 2013 ggü. 2004) ³	+12	-4	+22
Hafenbeschränkungen	Tiefgang (Anteil Häfen m. Beschränkungen)	93,8	97,7	91,3
	Schiffslänge (Anteil Häfen m. Beschränkungen)	80,2	90,5	73,9
	Schiffsbreite (Anteil Häfen m. Beschränkungen)	29,2	52,8	13,2
	Schiffshöhe (Anteil Häfen m. Beschränkungen)	12,8	15,4	11,5
	Ø maximaler Tiefgang (Meter)	10,1	9,1	10,8
	Ø maximale Schiffslänge (Meter)	251,7	229,8	268,1
	Ø maximale Schiffsbreite (Meter)	37,0	36,2	39,1
	Ø maximale Schiffshöhe (Meter)	49,1	47,0	50,5

¹ Anzahl Kreuzfahrthäfen je 1 000 km Küstenlinie

² für den Zeitraum zwischen 2004 und 2013 (34 Ostsee- und 45 Nordlandhäfen)

³ Berechnung auf Basis ungerundeter Werte

Quelle: eigene Darstellung

Anhang 13: Verwendete Informationsquellen für Schiffs- und Anbieterdaten weltweiter Kreuzfahrtanbietern (2013)

	Kreuzfahrtanbieter	Quellen (Anbieter-/Schiffs[einsatz-]daten)
1	Abou Merhi Cruises	Aboumerhi Cruises (o. J.) [ONLINE]
2	AIDA	AIDA Cruises (2012) [ONLINE]; Schiffs-Feeling (Mai 2012) [ONLINE]
3	Ambiente Kreuzfahrten	Ambiente Kreuzfahrten (2013) [ONLINE]
4	Antarpply Expeditions	Antarpply Expeditions (2013) [ONLINE]
5	Aurora Expeditions	Aurora Expeditions (2013) [ONLINE]
6	Azamara Club Cruises	Royal Caribbean Cruises Ltd. (09.04.2013) [ONLINE]
7	Birka Line ABP	Birka Cruises (2013) [ONLINE]
8	Blue Lagoon Cruises Ltd.	Blue Lagoon Cruises (2013) [ONLINE]
9	Captain Cook Cruises PTY Ltd.	Captain Cook Cruises (NSW) Pty Ltd. (2013) [ONLINE]
10	Carnival Cruise Lines Inc.	Schiffs-Feeling (Mai 2012) [ONLINE]
11	Celebrity Cruises	Schiffs-Feeling (Mai 2012) [ONLINE]; Royal Caribbean Cruises Ltd. (09.04.2013) [ONLINE]
12	Chimu Adventures	Chimu Adventures (2013) [ONLINE]
13	Club Med Cruises	Club Med (2013) [ONLINE]
14	Compagnie du Ponant	Compagnie Du Ponant (2013) [ONLINE]
15	Coral Princess Cruises	Coral Princess Cruises (31.10.2012) [ONLINE]
16	Costa Crociere	Costa (2012) [ONLINE]; Schiffs-Feeling (Mai 2012) [ONLINE]
17	Croisi Europe	CroisiEurope Deutschland (2013) [ONLINE]
18	Croisières de France (CDF)	Croisières-de-France (CDF) (o. J.) [ONLINE]; Royal Caribbean Cruises Ltd. (09.04.2013) [ONLINE]
19	Cruceros Australis	Australis (o. J.) [ONLINE]
20	Cruise & Maritime Voyages	Cruise and Maritime Voyages (2013) [ONLINE]
21	Crystal Cruises	Crystal Cruises (09.03.2012) [ONLINE]
22	Cunard	Cunard Line (2013) [ONLINE]; Schiffs-Feeling (Mai 2012) [ONLINE]
23	Disney Cruise Line	Disney Cruise Line (2013) [ONLINE]
24	Etstur	Etstur (2013) [ONLINE]

Kreuzfahrtanbieter		Quellen (Anbieter-/Schiffs[einsatz-]daten)
25	Fred.Olsen Cruise Lines	Fred. Olsen Cruise Lines (2013) [ONLINE]
26	FTI Touristik GmbH	FTI Cruises (2012) [ONLINE]
27	G. Adventures	G Adventures (2013) [ONLINE]
28	Hansa Touristik GmbH	Hansa Touristik (2013) [ONLINE]
29	Hapag-Lloyd Kreuzfahrten GmbH	Hapag-Lloyd Kreuzfahrten GmbH (2013e) [ONLINE]; Hapag-Lloyd Kreuzfahrten GmbH (2013b) [ONLINE]; Hapag-Lloyd Kreuzfahrten GmbH (2013a) [ONLINE]; Hapag-Lloyd Kreuzfahrten GmbH (2013c) [ONLINE]; Hapag-Lloyd Kreuzfahrten GmbH (2013d) [ONLINE]
30	Harmony Cruise	Harmony Cruise (2013) [ONLINE]
31	Hebridean Island Cruises	Hebridean Island Cruises (2013) [ONLINE]
32	Heritage Expeditions New Zealand Ltd.	Heritage Expeditions (20.09.2012) [ONLINE]
33	HNA Tourism Group	HNA Group (2013) [ONLINE]
34	Holland America Line	Holland America Line (2013) [ONLINE]
35	Hurtigruten ASA	Hurtigruten (2012) [ONLINE]
36	Ibero Cruceros	Iberocruceros (o. J.) [ONLINE]
37	Japan Cruise Line Inc./Venus Cruise	Venus Cruise (2013) [ONLINE]
38	Kleintours	Kleintours (2013) [ONLINE]
39	Kristina Cruises	Kristina Cruises (2013) [ONLINE]
40	Lindblad Expeditions	Lindblad Expeditions/National Geographic (2013) [ONLINE]
41	Louis Cruises	Louis Cruises (o. J.) [ONLINE]; Sun Island Tours (2012) [ONLINE]
42	Mano Cruise Co. Ltd.	Mano Maritime (2013) [ONLINE]
43	Mitsui O.S.K. Passenger Line	Nippon Maru (2010) [ONLINE]
44	MSC Crociere SA	MSC Kreuzfahrten (o. J.) [ONLINE]; Schiffs-Feeling (Mai 2012) [ONLINE]
45	Murmansk Shipping Co	Murmansk Shipping Company (MSCO) (2013) [ONLINE]
46	N.Y.K. Cruises/Asuka Cruise	Asuka Cruise (2013) [ONLINE]
47	National Geographic Expeditions	National Geographic Expeditions (2013) [ONLINE]
48	NCL (Norwegian Cruise Line) Corporation Ltd.	Schiffs-Feeling (Mai 2012) [ONLINE]; Norwegian Cruise Line (NCL) (2013a) [ONLINE]

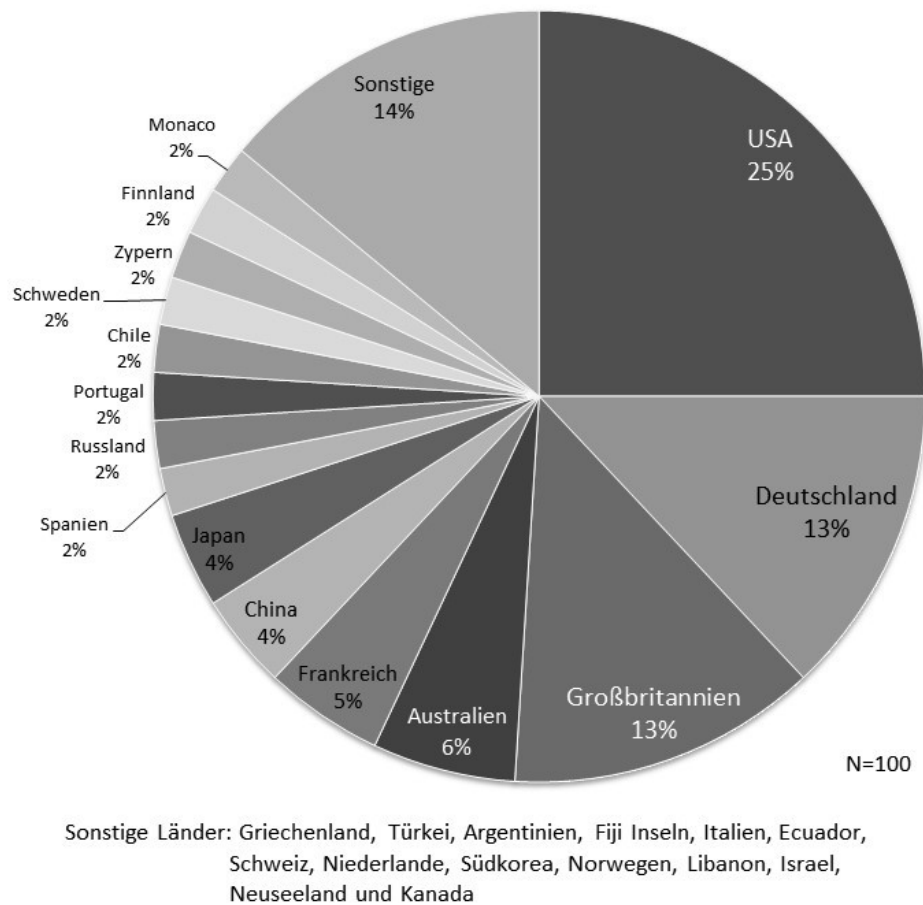
	Kreuzfahrtanbieter	Quellen (Anbieter-/Schiffs[einsatz-]daten)
49	NCL America	Norwegian Cruise Line (NCL) (2013b) [ONLINE]
50	Noble Caledonia	Noble Caledonia (2012) [ONLINE]
51	Oceania Cruises Inc.	Oceania Cruises (2013) [ONLINE]
52	Oceanwide Expeditions	Oceanwide Expeditions (2013) [ONLINE]
53	One Ocean Expeditions	One Ocean Expeditions (2013) [ONLINE]
54	Oriental Dragon Cruise	Oceanic Group (2013) [ONLINE]
55	Orion Expedition Cruises	Orion Expedition Cruises (2013) [ONLINE]
56	P&O Cruises (UK) Ltd.	P&O Cruises (2012) [ONLINE]
57	P&O Cruises Australia	P&O Cruises (2013) [ONLINE]
58	Passat Kreuzfahrten GmbH	Passat Kreuzfahrten (2013) [ONLINE]
59	Paul Gauguin Cruises	Paul Gauguin Cruises (2013) [ONLINE]
60	Peace Boat	Peace Boat US (2013) [ONLINE]
61	Peter Deilmann Reederei GmbH	Schiffs-Feeling (Mai 2012) [ONLINE]
62	Phoenix Reisen GmbH	Phoenix Seereisen (2011) [ONLINE]; Schiffs-Feeling (Mai 2012) [ONLINE]
63	Plantours Kreuzfahrten	Plantours Kreuzfahrten (2013) [ONLINE]
64	Plein Cap Croisières	Plein Cap (2013) [ONLINE]
65	Polar Kreuzfahrten	Polar Kreuzfahrten - Fietz GmbH (2013) [ONLINE]
66	Polar Latitudes	Polar Latitudes (2013) [ONLINE]
67	Polar Quest	Polar Quest (2013) [ONLINE]
68	Portuscale Cruises	Portuscale Cruises (2013) [ONLINE]
69	Poseidon Expeditions Ltd.	Poseidon Expeditions (2013) [ONLINE]
70	Premier Cruises	Premier (2013) [ONLINE]
71	Princess Cruises	Princess Cruises (08.10.2012) [ONLINE]; Schiffs-Feeling (Mai 2012) [ONLINE]
72	Pullmantur Cruises	Sun Island Tours (2012) [ONLINE]; Pullmantur (o. J.) [ONLINE]; Royal Caribbean Cruises Ltd. (09.04.2013) [ONLINE]
73	Quark Expeditions	Quark Expeditions (2013) [ONLINE]
74	Regent Seven Seas	Regent Seven Seas Cruises (2013) [ONLINE]

Kreuzfahrtanbieter		Quellen (Anbieter-/Schiffs[einsatz-]daten)
75	Royal Caribbean International	Royal Caribbean International (05.09.2012) [ONLINE]; Schiffs-Feeling (Mai 2012) [ONLINE]; Royal Caribbean Cruises Ltd. (09.04.2013) [ONLINE]
76	Runfeng Ocean Deluxe Cruises	Marine Matters (2013) [ONLINE]
77	Saga Cruises	Saga (o. J.) [ONLINE]
78	Salamis Cruise Lines	Salamis Cruise Lines (o. J.) [ONLINE]
79	Sea Cloud Cruises GmbH	Sea Cloud Cruises (März 2010) [ONLINE]
80	Seabourn Cruise Line	Seabourn Cruise Line (2012) [ONLINE]
81	SeaDream Yacht Club	SeaDream Yacht Club (2012) [ONLINE]
82	Semester at Sea	Institute for Shipboard Education (2013) [ONLINE]
83	Silversea Cruises Ltd	WEPNER (September 2012) [ONLINE]
84	Skorprios Cruises/Turismo Skorprios	Skorprios Cruises (o. J.) [ONLINE]
85	Star Clippers	Star Clippers (2012) [ONLINE]
86	Star Cruises	Star Cruises (2013) [ONLINE]
87	Swan Hellenic Cruises	Voyages of Discovery/Swan Hellenic (März 2012) [ONLINE]
88	Thomson Cruises	Thomson (2013) [ONLINE]
89	Transocean Kreuzfahrten GmbH und Co.KG	TransOcean Kreuzfahrten (2013) [ONLINE]
90	Travel Dynamics International	Travel Dynamics International (2013) [ONLINE]
91	Tropicana Cruises	Tropicana Cruises (2013) [ONLINE]
92	TUI Cruises GmbH	TUI Cruises (Februar 2012) [ONLINE]; Schiffs-Feeling (Mai 2012) [ONLINE]; Royal Caribbean Cruises Ltd. (09.04.2013) [ONLINE]
93	UN-Cruise Adventures	Un-Cruise Adventures (2013) [ONLINE]
94	Variety Cruises	Variety Cruises (2013) [ONLINE]; Sun Island Tours (2012) [ONLINE]
95	Viking Ocean Cruises	Viking Ocean Cruises (2013) [ONLINE]
96	Voyages of Discovery	Voyages of Discovery/Swan Hellenic (März 2012) [ONLINE]
97	Voyages to Antiquity	Voyages to Antiquity (2013) [ONLINE]
98	Windstar Cruises	Windstar Cruises (2013) [ONLINE]
99	World Cruises Agency - Suc Neomar Marine Ltd. Portugal	Classic International Cruises (2013) [ONLINE]
100	Zegrahm Expeditions	Zegrahm Expeditions (2011) [ONLINE]

Anhang 14: Stufenweise Ermittlung der Zahl von Kreuzfahrtanbietern weltweit im Jahr 2013

Insgesamt wurden 212 Unternehmen mit Kreuzfahrtbezug recherchiert; davon waren lediglich 129 tatsächlich Kreuzfahrtanbieter (ohne Berücksichtigung der Schiffsgrößen und -typen); von diesen wurden 20 nicht einbezogen, da die Passagierkapazität der Schiffe unter 50 lag, es sich um Residenzschiffe (z. B. „The World“), Kasinoschiffe (z. B. „Macau Success“) oder Schiffe in Privateigentum (z. B. „Eclipse“) handelte. Grundlage der Befragung bildeten 109 Kreuzfahrtanbieter, die aufgrund zusätzlicher Informationen während der Befragung um neun Anbieter reduziert wurden (z. B. ausschließlich Reiseverkauf/Reisebüros, Schiffe außer Dienst), so dass die Zahl der Anbieter zum Zeitpunkt der Befragung (2013) bei 100 lag.

Stand: 2013 (Anzahl Unternehmen)		Ziel: Kreuzfahrtanbieter, die die Routenplanung vornehmen (Reedereien/Veranstalter)
erfasste Unternehmen gesamt:	212	
– keine Kreuzfahrtanbieter:	83	nicht mehr existente/insolvente Anbieter, Anbieter, denen keine Schiffe/zu verschrottende Schiffe zuzuordnen sind; ausschließlich Vercharterungsunternehmen/-konzerne/Eigentümer/Schiffsmanagementunternehmen; Generalagenturen/Reisebüros/reine Buchungsplattformen; reine Flusskreuzfahrt-Anbieter; umbenannte Anbieter; Übernahmen durch andere Kreuzfahrtanbieter; Hotelschiff-Anbieter
Kreuzfahrtanbieter:	129	
– nicht für Befragung ausgewählte Kreuzfahrtanbieter:	20	Anbieter zu kleiner Schiffe (Segel-/Expeditionsschiffe/Yachten unter 50 Passagiere) (10); reine Kasinokreuzfahrt-Anbieter/"gambling ship" (4); private Eigentümer/Betreiber v. Residenzschiffen ("Eclipse" v. Abramovic; "The World", "Quintessentially One") (3); Anbieter v. (Kurz-)Kreuzfahrten auf Fährschiffen (2); religiöse Organisationen als Kreuzfahrtanbieter (Scientology) (1)
Kreuzfahrtanbieter f. Befragung:	109	
– Anbieter, die keinen Fragebogen bekommen (können) → "nicht erreichbar"	5	Anbieter ausschließlich auf japanischem/chinesischem/türkischem Markt (keine Kontaktdaten, da Internetseite nur japanisch/chinesisch/türkisch) (4); keine Homepage/Kontaktdaten (trotz Anbieterverweis Dritter) (1)
Kreuzfahrtanbieter f. Fragebogenversand	104	
Anzahl Unternehmen, die NACH der Befragung nicht mehr als Kreuzfahrtanbieter im Jahr 2013 eingestuft werden	9	nachträglich ermittelt: reines Reisebüro (Reiseverkauf, keine Routenplanung) (4); Schiffe 2013 aufgelegt/außer Dienst (2); nur Kasinokreuzfahrten (1); vorwiegend Flusskreuzfahrten (1), nur Vercharterung (1)
tatsächliche Kreuzfahrtanbieter, die einen Fragebogen erhielten	95	
tatsächliche Kreuzfahrtanbieter	100	

Anhang 15: Hauptsitz weltweiter Kreuzfahrtanbieter im Jahr 2013**Abb. Z 9: Länderzugehörigkeit weltweiter Kreuzfahrtanbieter (Hauptsitz) im Jahr 2013**

Quelle: eigene Darstellung

Anhang 16: Zusammenhang zwischen Schiffsgröße und Flottengröße

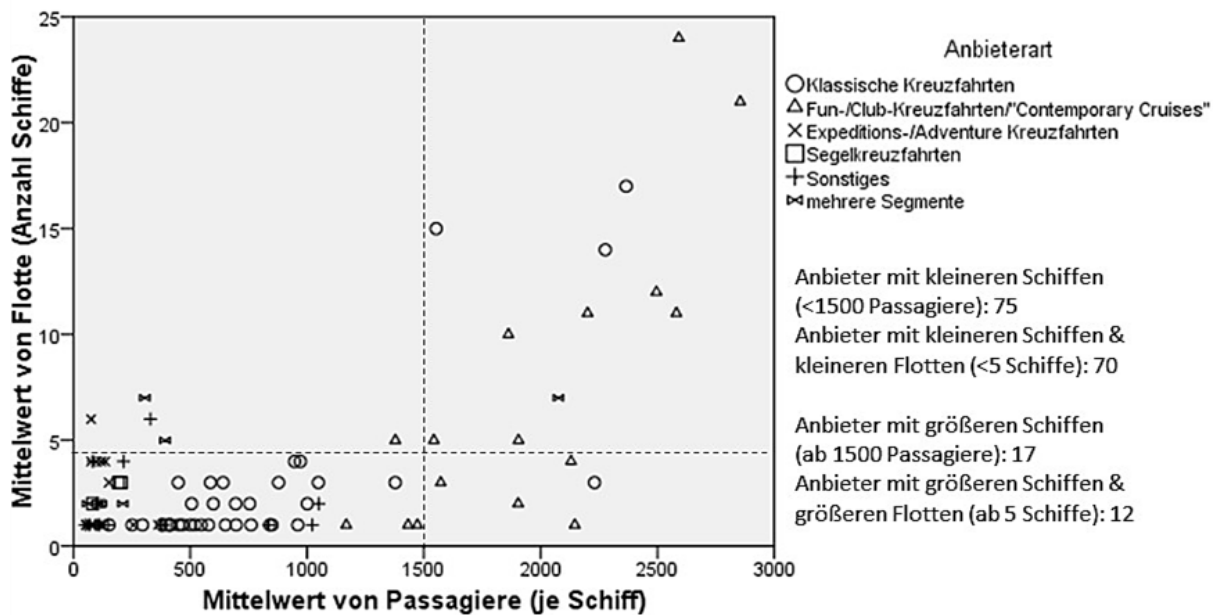


Abb. Z 10: Verteilung der Kreuzfahrtanbieter nach durchschnittlicher Schiffsgröße (Passagiere) und Flottengröße unter Berücksichtigung der Produktsegmente 2013

Quelle: eigene Darstellung⁵⁰⁵

Tab. Z 8: Anzahl und Kapazitäten betriebener Schiffe der Kreuzfahrtanbieter weltweit nach Produktsegmenten 2013

Produktsegmente	Anbieterzahl	betriebene Schiffe			
		weltweite Flotte (Anzahl)*	weltweite Flotte (Anteil)	Durchschnitt (je Anbieter)	Ø Passagierkapazität (je Anbieter)
Klassische Kreuzfahrten	35	103	32,7	2,9	817
Fun-/Club-Kreuzfahrten/"Contemporary Cruises"	16	116	36,8	7,3	1952
Expeditions-/Adventure Kreuzfahrten	18	36	11,4	2,0	121
Segelkreuzfahrten	4	9	2,9	2,3	218
Sonstiges	13	26	8,3	2,0	346
mehrere Segmente**	6	25	7,9	4,2	527
Gesamt	92	315	100,0	3,4	1076

* keine Mehrfachzählung von Charterschiffen, die von mehreren Anbietern betrieben werden

**Anbieter, die nicht eindeutig zu ausschließlich einem Segment zugeordnet werden können (z.B. Angebot Klassischer Kreuzfahrten in Kombination mit Expeditions- oder „Fun-/Club-/Familienkreuzfahrten). Der zu diesen Anbietern zählende Charterer "Noble Caledonia" (mit insgesamt 21 Charterschiffen) ist hier nicht eingeschlossen, da die Schiffe bereits über andere Anbieter erfasst sind.

Quelle: eigene Darstellung

⁵⁰⁵ Ohne Anbieter, die denselben Schiffen zugeordnet sind (aufgrund der Mehrfachzählung von Charterschiffen, die von mehreren Anbietern betrieben werden).

Anhang 17: Protokoll zum Gespräch am 07.11.2013 (Fragebogen zur Routenplanung von Kreuzfahrtanbietern)

Protokoll zum Gespräch mit Kay-Uwe Maroß, Senior Manager Destination Development AIDA Cruises (verantwortlich für neue Destinationen und Routenplanung bei AIDA Cruises)

Grundlage: Gesprächsnotizen

Datum: 07.11.2013

Uhrzeit: von 10:45 bis 11:15 Uhr

Ort: AIDA Cruises, Am Strande 3d, Rostock

Thema: Fragebogen zur Routenplanung von Kreuzfahrtanbietern (englische Fragebogen-Version vom 30.10.2013 bzw. *aktualisierter Fragebogen*) nach der Einarbeitung von Anmerkungen aus dem Fragebogen-Pretest vom 23.10.2013

Anwesende: Kay-Uwe Maroß, Kathrin Werner

1. Einleitende Worte von Kathrin Werner (Begrüßung, Dank für die Teilnahme und Unterstützung sowie kurzer Abriss der geplanten Gesprächsinhalte)

2. Allgemeines zum Prozess der Routenplanung

Nach Vorlage von Dokument 1 (siehe Punkt 5: verwendetes Material) geht es zunächst um die Frage über die grundsätzliche Zustimmung zu dem skizzierten Prozessablauf aus Sicht der Planung bei AIDA. Daraufhin wird der Hinweis gegeben, dass keine verallgemeinernden Aussagen über die Kreuzfahrt Routenplanung gemacht werden können, so dass Abweichungen in anderen Unternehmen/Reedereien möglich sind.

Die Dauer des Routenplanungsprozesses bei AIDA wird insgesamt auf knapp ein Jahr eingeschätzt, wobei ca. ein Vierteljahr davon auf das Einholen von Informationen entfällt. Innerhalb des Block-out sind die Passagierevolumina, d. h. kommerzielle Aspekte, ausschlaggebend, so dass das maximal mögliche Volumen wichtig ist, weil der Preis bei zu hohem Volumen sinkt. Die kleinste Planungseinheit für Kreuzfahrtrouten ist faktisch „lediglich das Passagierevolumen, das den Ausschlag für die Planung gibt. Trotzdem gibt es schiffbezogene Eckwerte, die bei der Aufteilung der Schiffe berücksichtigt werden müssen (wann ist die nächste Werftzeit nötig, gibt es bestimmte Voraussetzungen für einzelne Fahrtgebiete, die nicht alle Schiffe erfüllen etc.)“.

Es wird bestätigt, dass zuerst die formalen Kriterien einer Route festgelegt werden (innerhalb der Routengestaltung, z. B. Dauer usw.). Die Frequenz zählt – abweichend zur Darstellung (siehe Dokument 1) – ebenfalls zu den formalen Kriterien, weil erst mit der Frequenz feststeht, wie hoch das Passagierevolumen im jeweiligen Fahrtgebiet insgesamt ist bzw. sein wird. Die Frequenz ist somit in die Routengestaltung einzuordnen.

Zudem wird bestätigt, dass zuerst Turnaround-Häfen („Wechselhäfen“) und erst danach Stopover-Häfen ausgewählt werden und es wird hervorgehoben, dass Turnaround-Häfen entscheidend für die Route sind.

3. Überarbeiteter Fragebogen: Klärung bzw. Diskussion (Grundlage: aktualisierter Fragebogen vom 30.10.2013, der als Gesprächsbasis vorab zur Verfügung gestellt wurde; siehe Dokument 2 in Punkt 5: verwendetes Material):

Es erfolgt eine kurze Beschreibung der eingearbeiteten Änderungen (auf Basis der Pretest Anmerkungen) des Fragebogens durch Frau Werner. Weiterhin wird darauf hingewiesen, dass einerseits inhaltliche Aspekte in Bezug auf „offene“ bzw. klärungsbedürftige oder diskussionswürdige Anmerkungen zu den Fragen 1.16; 2; 2.1 bis 2.5; 3; 4.4; 4.8 sowie andererseits formale Aspekte während des Ausfüllens des Fragebogens zu besprechen sind.

a. zu Frage 1.16 (im aktualisierten Fragebogen: 1.22):

Erbeten wird eine Einschätzung einer geeigneten Abfrage der Zahl an Unterbetten (insgesamt oder durchschnittlichen pro Schiff) aus Sicht des Befragten. Die Abfrage der Gesamtzahl an Unterbetten ist geeigneter, da sie einfacher beantwortet werden kann (der Durchschnitt müsste erst berechnet werden).

b. zu Frage 2:

Bei AIDA sind alle genannten Bereiche (2.1-2.7) zum selben Zeitpunkt nötig und wichtig, wobei die Dauer der Informationsbeschaffung ca. ¼ Jahr beträgt. (Abweichungen in anderen Reedereien sind möglich). Zeitlich macht es hinsichtlich der 3 Monate Informationsbeschaffung keinen Unterschied, ob es sich um ein neues Fahrtgebiet oder um bereits befahrene Fahrtgebiete handelt, denn „die Entscheidung darüber, ob man ein neues Fahrtgebiet ‚anfassen‘ will, erfolgt in der Fahrtgebietszuordnung bzw. der Auswahl der Fahrtgebiete“ (Kathrin Werner: entspricht dem Block-out), so dass „parallel die entsprechenden Informationen für die Detailplanung erfasst werden bzw. da sein müssen, um die Detailplanung zu machen.“

Die Verwendung einer relativen 5-er Skala (von langfristig [= Dauer des Planungsprozesses] bis kurzfristig [= weniger als ein halbes Jahr vor Kreuzfahrtbeginn]) wird als sinnvoll und geeigneter eingeschätzt als die ursprüngliche Skala (absolute Zeiteinteilung).

c. zu Frage 2.1-2.5 (im aktualisierten Fragebogen: 2.1-2.7):

Die neu eingefügten Beispiele in Klammern werden als sinnvoll bzw. hilfreich angesehen. Dies gilt ebenso für die Frage zum Gewinnpotenzial; allerdings sollten hier zwei Anpassungen erfolgen. Zum einen kann der Zusatz „incl. revenues from tours“ entfallen, da dies die einzigen Erlöse im Hafen sind (die Erlöse auf dem Schiff sind unabhängig vom Hafen). Zum anderen sollte der Zusatz bei den Kosten mit „port costs and taxes“ (statt „port rates and fees“) bezeichnet werden, weil die Steuern i.d.R. nicht an den Passagier weitergegeben werden bzw. in Deutschland nicht weiter gegeben werden dürfen und somit Kosten darstellen.

d. zu Frage 3:

Die Zuordnungen der abzufragenden Bereiche im Hinblick auf die Fragebogen-Struktur (Einteilung in generelle und hafenspezifische Kriterien) sind grundsätzlich zutreffend, d. h. kein generelles Kriterium ist in den spezifischen Bereich auszulagern, weil es nur in einem der beiden Hafenarten wichtig bzw. in beiden Hafenarten sehr unterschiedlich wichtig ist. Lediglich die „tourist attractiveness“ ist nicht eindeutig zuordenbar, weil die touristische Attraktivität nicht nur in Stopover-Häfen wichtig ist.

e. zu Frage 4.4 (im aktualisierten Fragebogen: 4.3):

Der ursprünglich verwendete Begriff des Kriteriums „Transferorganisation“ ist in Bezug auf das Ziel der Fragestellung (Einflusshöhe der Abläufe/Kapazitäten einschließlich Begrenzungen im Passagierterminal auf die Hafenwahl) nur bedingt geeignet, da hierunter auch die Transferorganisation hinsichtlich des Passagiertransports zwischen Flughafen und Hafen durch die jeweiligen von der Reederei beauftragten Dienstleister verstanden werden kann. Es wird darauf verwiesen, dass dies bereits in Frage 3.11 (Transportstrukturen) berücksichtigt ist. Als geeigneter wird die Bezeichnung „Passagierterminal einschließlich Kapazitäten und Einrichtungen“ angesehen, da diese auch die Organisation im Terminal (z. B. Engpässe im Terminal bzw. bei der Abfertigung, hinsichtlich der Passagieranzahl usw.) impliziert.

f. zu Frage 4.8:

Die bereits umformulierte Frage ist nochmals in der Weise zu ändern, durch welche das zentrale Problem deutlich wird, dass es nicht nur um den Bereich des Liegeplatzes, sondern auch um den Bereich zwischen Liegeplatz und Hafeneingang geht. Daraus ergibt sich die neue Bezeichnung: „Transportation of passengers within port (e.g. permission of walking between berth and port gate/entry or obligation of shuttle buses?).“

g. zu Frage 6:

Die Entfernung der ursprünglichen Frage 6 wird im Zusammenhang mit der neu formulierten Frage in Bezug auf kleine/unbekannte Häfen begründet und ist nachvollziehbar.

4. Formale Aspekte

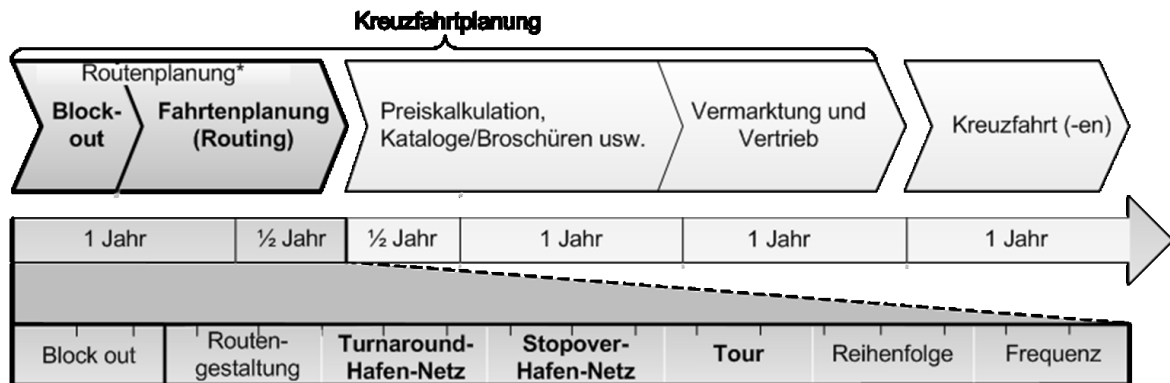
Erbeten wird die Einschätzung, ob die „Mussfragen“ im Fragebogen (ohne deren Beantwortung das Rücksenden des Fragebogens nicht möglich ist) auch tatsächlich immer zu beantworten sind. Da dies bei den Fragen 1.23 und 1.24 aufgrund eventuell fehlender Auskunftsbereitschaft nicht immer sicher ist, ist der Mussfragen-Charakter dieser Fragen zu überdenken.

Eine Dauer von insgesamt 15 Minuten für das Ausfüllen des Fragebogens wird unter Berücksichtigung der benötigten Zeitdauer im Rahmen des Pretests als realistisch eingeschätzt.

Es wird eine Kontaktaufnahme mit „Cruise Europe“ empfohlen, um Unterstützung zu erhalten sowohl hinsichtlich der Kontaktdaten der Fahrtenplaner bzw. E-Mail-Adressen als auch in Bezug auf die Akzeptanz des Fragebogens. Zudem wird auf die hohe Bedeutung einer derartigen Unterstützung durch Anreize, wie dem Anbieten kostenloser, nutzbarer Informationen hingewiesen, da sich Reedereien mit einer Vielzahl von Anfragen zur Teilnahme an diversen Erhebungen konfrontiert sehen.

5. verwendetes Material

Dokument 1: Stellung und Prozess der Routenplanung innerhalb der Kreuzfahrtplanung für ein Fahrtgebiet



* Inhaltliche Routenplanung einschließlich der Routenzuordnung (zu Schiffen und Zelträumen)

Quelle: eigene Darstellung

Dokument 2: Fragebogen (Musterversion im Print-Layout vom 30.10.2013)

MUSTER

EvaSys

Reisereisefragung englisch_nach 1. Pretest

© Electric Paper

1. Planning of cruise itineraries [Fortsetzung]

1.20 How high do you estimate the share of regular guests/"repeater" in your company? (Please enter a unique number in the range from 1 to 100)

10000	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1000	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
100	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

1.21 What is the current (2013) number of vessels in your company? (Please refer only to the number of cruise vessels for which also the route planning is your business.)

10000	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1000	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
100	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

1.22 What is the current passenger capacity of your cruise fleet in about (lower berths)? (Please refer to the cruise fleet in question 1.21)


1000000	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
100000	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10000	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1000	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
100	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

1.23 How long does the planning process of cruise itineraries (including planning of operation areas / "block-out", without creating catalogues, marketing, etc.) for a cruise season take in your company? (number of months)

1000	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
100	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

1.24 How long before the cruise begins, is the route planning completed in your company (time for production of catalogues, marketing, distribution)?

1000	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
100	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> </																	

EvaSys	Reedereibefragung englisch_nach 1. Pretest	<input type="checkbox"/> Electric Paper																																																																																																
																																																																																																		
Markieren Sie so: <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Bitte verwenden Sie einen Kugelschreiber oder nicht zu starken Filzstift. Dieser Fragebogen wird maschinell erfasst. Korrektur: <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Bitte beachten Sie im Interesse einer optimalen Datenerfassung die links gegebenen Hinweise beim Ausfüllen.																																																																																																		
1. Planning of cruise itineraries																																																																																																		
1.1 In which product segment is your company primarily active? (multiple answers possible) <input type="checkbox"/> classic cruises <input type="checkbox"/> fun cruises / club cruises / expedition cruises / "contemporary cruises" <input type="checkbox"/> sailing cruises <input type="checkbox"/> other adventure cruises																																																																																																		
1.2 if you have selected "other", please specify:																																																																																																		
1.3 What is your main source market? <input type="checkbox"/> North America <input type="checkbox"/> Great Britain <input type="checkbox"/> Asia <input type="checkbox"/> Spain <input type="checkbox"/> other <input type="checkbox"/> Germany <input type="checkbox"/> France																																																																																																		
1.4 if you have selected "other", please specify:																																																																																																		
<p>How important are the following areas of operation/cruise destinations in your company? Please refer to the average passenger volume of the annual deployment of ships within the area of operation.</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th></th><th>very high</th><th>high</th><th>medium</th><th>low</th><th>very low</th></tr> </thead> <tbody> <tr><td>1.5 Baltic Sea</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>1.6 North Sea & Nordland*</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>1.7 British Isles / Ireland</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>1.8 Greenland / Arctic</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>1.9 Around Western Europe (esp. Spain/France/Belgium/south of England)</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>1.10 Mediterranean / Black Sea</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>1.11 Atlantic Islands / West Africa</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>1.12 East Coast of the USA / Canada</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>1.13 Westcoast of North America (Alaska, Westcoast of the USA / Canada / Mexico)</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>1.14 Far East, South Pacific</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>1.15 Southeast Asia</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>1.16 Caribbean</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>1.17 Hawaii</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>1.18 other</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td colspan="6">* primarily Norway; incl. Faroe Islands, Iceland and Spitzbergen</td></tr> </tbody> </table>				very high	high	medium	low	very low	1.5 Baltic Sea						1.6 North Sea & Nordland*						1.7 British Isles / Ireland						1.8 Greenland / Arctic						1.9 Around Western Europe (esp. Spain/France/Belgium/south of England)						1.10 Mediterranean / Black Sea						1.11 Atlantic Islands / West Africa						1.12 East Coast of the USA / Canada						1.13 Westcoast of North America (Alaska, Westcoast of the USA / Canada / Mexico)						1.14 Far East, South Pacific						1.15 Southeast Asia						1.16 Caribbean						1.17 Hawaii						1.18 other						* primarily Norway; incl. Faroe Islands, Iceland and Spitzbergen					
	very high	high	medium	low	very low																																																																																													
1.5 Baltic Sea																																																																																																		
1.6 North Sea & Nordland*																																																																																																		
1.7 British Isles / Ireland																																																																																																		
1.8 Greenland / Arctic																																																																																																		
1.9 Around Western Europe (esp. Spain/France/Belgium/south of England)																																																																																																		
1.10 Mediterranean / Black Sea																																																																																																		
1.11 Atlantic Islands / West Africa																																																																																																		
1.12 East Coast of the USA / Canada																																																																																																		
1.13 Westcoast of North America (Alaska, Westcoast of the USA / Canada / Mexico)																																																																																																		
1.14 Far East, South Pacific																																																																																																		
1.15 Southeast Asia																																																																																																		
1.16 Caribbean																																																																																																		
1.17 Hawaii																																																																																																		
1.18 other																																																																																																		
* primarily Norway; incl. Faroe Islands, Iceland and Spitzbergen																																																																																																		
1.19 if you have selected "other", please specify:																																																																																																		

MUSTER

EvaSys	Readerreifebefragung_englisch_nach 1. Pretest	Electric Paper
2. Temporal relevance of groups of port selection criteria within cruise itinerary planning [Fortsetzung]		
2.6 Safety & Security (reduction of health risks, border/customs control, ISPS, Vessel-Traffic-Management etc.)	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.7 profit potential: Difference of potential revenues (incl. revenues from tours) and costs (port rates and fees)	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Influence of general criteria on the port choice (both stopover- and turnaround-ports)		
What impact do the following characteristics of geographical location have on the decision for or against a cruise port in your company?		

	very high impact	no impact	not specified
3.1 good accessibility (sea-side) of the port	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.2 good accessibility (landside) of the port	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.3 proximity of the port to other ports	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.4 tourist attractiveness of the port town / accessible destinations (connection to larger cities)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.5 Ship navigation (Tides, ice conditions, support of safe ship management e.g. through pilots)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.6 Port approaches (duration/length of the approach channel, turning basins, need for locks etc.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.7 port basin (dimensions, depth etc.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.8 berths (pier length / width)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
What impact have the following areas within ship supplies on the decision for or against a cruise port in your company?			
3.9 Ship supply of fresh water (incl. facilities and capacity)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.10 Repair and maintenance	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
What impact have the following passenger-transport related areas on the decision for or against a cruise port in your company?			
3.11 transport structures to/from port (e.g. port road network, railway connection/ motorway access)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.12 Parking space and paving	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

MUSTER

MUSTER

EvaSys	Reedereibefragung englisch_nach 1. Pretest	Electric Paper
1. Planning of cruise itineraries [Fortsetzung]		
1.30 Are or were your ships deployed in the operation area Nordland (including North Sea)?		
	<input type="checkbox"/> yes	
	<input type="checkbox"/> no	
1.31 Why do you ships cruise Nordland? (multiple answers possible)		
	<input type="checkbox"/> due to high profit margins	<input type="checkbox"/> due to high security in the operation area
	<input type="checkbox"/> due to closeness to the source market	
1.32 How do you assess the overall importance of Nordland as cruising area within the global cruise market within the next five to ten years?		
	<input type="checkbox"/> growing importance	<input type="checkbox"/> decreasing importance
	<input type="checkbox"/> importance	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2. Temporal relevance of groups of port selection criteria within cruise itinerary planning

Please assign the point of time BEFORE a cruise to start for the following groups, to which the importance within itinerary planning is highest (i.e. intensive information gathering, bookings, reservations, etc.)

Example: an assignment to "4 years or more" means: 4 years or more before the cruise begins (long term); an assignment to "<0.5 years" means: less than 1/2 year before the cruise begins (short-term). Select "not relevant", if the criterion has no importance all within itinerary planning.

[illegible]

MUSTER

MUSTER

EvaSys	Reedereibefragung englisch_nach 1. Pretest	 Electric Paper
--------	--	--

3. Influence of general criteria on the port choice (both stopover- and turnaround-ports)

What impact do the following facilities and services within environmental protection and safety & security have on the decision for or against a cruise port in your company?

3.13 Environmental management in the port (e.g. disposal of ship-generated waste / "waste reception", waste disposal equipment and "reception facilities")

[illegible]

3.15 Noise protection measures in relation to noises from ships (marine diesel engines)

[illegible][illegible]

3.18 Reduction of all risks to health
(including fire protection and monitoring devices)

What impact do economic factors have on the decision for or against a cruise port in your company?

3.19 Port rates and fees

3.20 What is the influence of internal information on your port choice? (e.g. measurement of quality, passenger satisfaction with ports)

3.21 In what order tends the determination of stopover ports (visited ports) and turnaround ports (where the cruise begins/ends) to be as part of your itinerary planning?

☐ firstly the turnaround ports are determined (only afterwards the stopover ports are determined)

☐ firstly the stopover ports are determined (only afterwards the turnaround ports are determined)

3.22 How many "new" stopover ports (never called before by your ships) are called by your cruise ships on average per season worldwide?

☐ no new ports ☐ at least one new port

3.23 Total number of new stopover ports (please specify):

1000	900	800	700	600	500	400	300	200	100	50	20	10	5	0
------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	----	----	----	---	---

NAME: _____ SURNAME: _____

MUSTER

MUSTER

EvaSys	Reedereibefragung englisch_nach 1. Pretest	 Electric Paper
--------	--	--

3 Influence of general criteria on the port choice (both stopover- and turnaround-ports) [Fortsetzung]

3.24 How many "new" turnaround ports (never called by your ships) are called by your cruise ships on average per season worldwide?

[illegible]

4. Influence of specific criteria to the port choice: turnaround ports / stopover ports

What impact have the following characteristics on the decision for or against a turnaround port in your company?

very high impact
no impact
not specified

[illegible]

facilities near the port

4.3 Passenger terminal and transfer organization (transfer systems, waiting areas etc.)

☐ ☐ ☐ ☐ ☐

4.4 Luggage/baggage handling
(transfer to the ship, distribution to cabins etc.)

	✓	✗	NA	Other	Not applicable
4.5 Ship supply of fuel (incl. facilities and capacity)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.6 Ship supply of goods / marine equipment	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

What impact have the following characteristics on the decision for or against a stopover port in your company?

[illegible]

within port (e.g.: permission of walking nearby berth or obligation of shuttle buses?)

4.9 tourist services for passengers
(e.g. tourist info. / souvenir shops,
banking services, internet, mail,
catering facilities/equipment,
medical supplies, parking etc.)

20130930LOV0	30.10.2013, Seite 6/8
--------------	-----------------------

MUSTER

EvaSys	Reedereibefragung englisch_nach 1. Pretest	Electric Paper
--------	--	----------------

MUSTER

5. Port choice of smaller cruise ports in Northern Europe (Baltic Sea and Nordland)
[Fortsetzung]

5.9 What important tasks or necessary adjustments in Northern European cruise ports (operation areas Baltic and Nordland incl. North Sea) do you consider as necessary in the next few years?

6. Finally, we ask you for some information about your company:

In case of further questions from our side, we finally ask for a contact person from your company. We assure you that this information will only be used for feedback and won't be used in any way within the data analysis. Thank you very much!

6.1 Company name:

6.2 Contact Name (First and Last):

6.3 Email address of contact person:

6.4 Phone Number:

6.5 Space for your comments or suggestions:

Thank you very much for participating in this survey!

For questions or comments about the questionnaire or the survey, you can always contact me:

Dipl.-Kffr. Kathrin Werner
Research Associate
Ostseeeinstitut für Marketing, Verkehr und Tourismus an der Universität Rostock
kathrin.werner@uni-rostock.de

EvaSys	Reedereibefragung englisch_nach 1. Pretest	Electric Paper
--------	--	----------------

MUSTER

4. Influence of specific criteria to the port choice: turnaround ports / stopover ports
[Fortsetzung]

4.10 Transport related passenger services (e.g. taxi-/ bus-stations, car rentals)

☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐

5. Port choice of smaller cruise ports in Northern Europe (Baltic Sea and Nordland)

5.1 Please consider the operating area Baltic Sea: Did or do you choose intentionally less known / smaller cruise ports (max. 24 cruise calls yearly) with regard to the variation of cruise routes for "repeaters"?

☐ yes ☐ no

5.2 Could you imagine to introduce such less known / smaller Baltic ports in the near future (next 5 years)?

☐ yes ☐ no

5.3 Please list 3 examples of such smaller Baltic ports and start with the highest priority:

5.4 Why not?

5.5 Please consider the operating area Nordland incl. North Sea: Did or do you choose intentionally less known / smaller cruise ports (max. 24 cruise calls yearly) with regard to the variation of cruise routes for "repeaters"?

☐ yes ☐ no

5.6 Could you imagine to introduce such less known / smaller Nordland ports in the near future (next 5 years)?

☐ yes ☐ no

5.7 Please list 3 examples of such smaller Nordland ports and start with the highest priority:

5.8 Why not?

Die kritische Auseinandersetzung mit den Gesprächsergebnissen erforderte eine Angleichung theoretischer Vorüberlegungen: Es erfolgte eine Anpassung der Übersicht des Ablaufs des Routenplanungsprozesses, indem die Frequenz in die Routengestaltung einbezogen wurde. Außerdem wurde deutlich, dass die Passagierkapazität (insgesamt) einer Reederei für deren Planung ausschlaggebend ist (Frage 1.16 bzw. 1.22 im aktualisierten Fragebogen). Zudem erfolgte eine Anpassung einiger Bezeichnungen (z. B. Frage 4.4). Die zeitbezogene Zuordnung der Wichtigkeit von Hafenwahlkriterien (Frage 2) wurde im Fragebogen beibehalten, auch wenn die Kriterien im Unternehmen des Experten zum selben Zeitpunkt wichtig sind (d. h. keine Unterschiede der zeitlichen Zuordnung bestehen), weil aus Expertensicht Abweichungen in anderen Unternehmen möglich sind. Weiterhin wurde die touristische Attraktivität (Frage 3) als allgemeines/generelles Kriterium beibehalten (auch wenn aus Expertensicht eine Zuordnung zu Stopover Häfen zuträfe), weil Unternehmen zu berücksichtigen sind, bei denen Verlängerungsaufenthalte (in Turnaround Häfen) ein wichtiges Angebotselement sind.

Anhang 18: Fragebogen



Baltic Institute of Marketing, Transport and Tourism at the University of Rostock

1 Planning of cruise itineraries

1.1 In which **product segment/s** is your company primarily active? (multiple answers possible)

☐ classic cruises
☐ fun cruises / club cruises / "contemporary cruises"
☐ expedition cruises / adventure cruises
☐ sailing cruises
☐ other

1.2 If you have selected "other", please specify: (maximum 50 characters)

1.3 What is your main **source market**?

☐ North America ☐ Great Britain ☐ Germany ☐ Asia
☐ Spain ☐ France ☐ other

1.4 If you have selected "other", please specify: (maximum 50 characters)

How important are the following areas of operation / cruise destinations in your company? Please refer to the *average passenger volume* of the annual deployment of ships within the area of operation.

	very high	high	medium	low	very low
1.5 Baltic Sea	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
1.6 North Sea & Nordland (primarily Norway; incl. Faroe Islands, Iceland and Spitsbergen)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
1.7 Caribbean	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
1.8 British Isles / Ireland	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
1.9 Greenland / Arctic	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
1.10 around Western Europe (esp. Spain / France / Belgium / South of England)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
1.11 Mediterranean / Black Sea	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
1.12 Atlantic Islands / West Africa	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
1.13 East Coast of the USA / Canada	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
1.14 Westcoast of North America (Alaska, Westcoast of the USA / Canada / Mexico)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
1.15 Far East, South Pacific	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
1.16 Southeast Asia	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
1.17 Hawaii	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
1.18 other	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

1.19 If you have selected "other", please specify: (maximum 50 characters)

1.20 How high do you estimate the percentage **share of regular guests** / "repeater" in your company? (Please enter a unique number in the range from 1 to 100)

1.21 What is the current (2013) **number of vessels** in your company? (Please refer only to the number of cruise vessels for which also the route planning is your business.)

1.22 What is the current **total passenger capacity** of your cruise fleet in about (lower berths)? (Please refer to the cruise fleet in question 1.21)

1.23 **How long does the planning process of cruise itineraries** (including planning of operation areas / "block-out", **without creating catalogues, marketing**, etc.) for a cruise season take in your company? (number of months)

1.24 **How long before the cruise begins, is the route planning completed in your company** (time for production of catalogues, marketing, distribution)? (number of months)

3 Influence of general criteria on the port choice (both stopover- and turnaround-ports)								
What impact do the following characteristics of geographical location have on the decision for or against a cruise port in your company?								
		very high impact				no impact	not specified	
3.1	good accessibility (sea-side) of the port	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
3.2	proximity of the port to other ports	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
3.3	tourist attractiveness of the port / port town / accessible destinations (connection to larger cities)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
What impact do the following nautical factors have on the decision for or against a cruise port ?								
3.4	good ship navigation (tidal and ice conditions, support of safe ship management e.g. through pilots, etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
3.5	type of port approaches (duration / length of the approach channel, turning basins, need for locks, etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
3.6	size and depth of the port basin (dimensions, max. draft, etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
3.7	number and size of berths (e.g. pier length / width)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
What impact have the following areas within ship supplies on the decision for or against a cruise port in your company?								
3.8	ship supply of fresh water (incl. facilities and capacity)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
3.9	repair and maintenance	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
What impact have the following passenger-transport related areas on the decision for or against a cruise port in your company?								
3.10	transport structures to / from port (e.g. port road network, railway connection / motorway access)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
3.11	parking space and paving	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
What impact do the following facilities and services within environmental protection and safety & security have on the decision for or against a cruise port in your company?								
3.12	environmental management in the port (e.g. disposal of ship-generated waste / "waste reception", waste disposal equipment and "reception facilities")	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
3.13	application of certified environmental management systems in ports	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
3.14	noise protection measures in relation to noises from ships (marine diesel engines)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
3.15	supply of electricity (including shore power / shore power terminals)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
3.16	type of connections / facilities for ship supply of fuel / electricity / goods	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
3.17	reduction of all risks to health (incl. fire protection and monitoring devices)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
What impact do economic factors have on the decision for or against a cruise port in your company?								
3.18	port costs and fees (incl. taxes)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
3.19	What is the influence of internal information on your port choice? (e.g. measurement of quality, passenger satisfaction with ports)	very high impact	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	no impact	<input type="radio"/> not specified
3.20	In which order are turnaround ports (where the cruise begins / ends) and stopover ports (visited ports) determined for your cruise routes?	<input type="radio"/> firstly the turnaround ports are determined (the stopover ports are determined afterwards) <input type="radio"/> firstly the stopover ports are determined (the turnaround ports are determined afterwards) <input type="radio"/> no particular order (iterative determination)						
3.21	How many " new " turnaround ports (never called before by your ships) are called by your cruise ships on average per season worldwide?	<input type="radio"/> no new ports		<input type="radio"/> at least one new port				
3.22	Total number of new turnaround ports (please specify):	<input type="text"/>						
3.23	How many " new " stopover ports (never called before by your ships) are called by your cruise ships on average per season worldwide?	<input type="radio"/> no new ports		<input type="radio"/> at least one new port				
3.24	Total number of new stopover ports (please specify):	<input type="text"/>						

4 Influence of specific criteria to the port choice: turnaround ports / stopover ports							
What impact have the following characteristics on the decision for or against a turnaround port in your company?							
	very high impact					no impact	not specified
4.1 proximity to (internat.) airports with connections to (larger) cities	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
4.2 accommodations / lodging facilities near the port	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
4.3 existing passenger terminal (incl. capacities, transfer systems, waiting areas, etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
4.4 luggage / baggage handling (transfer to the ship, distribution to cabins, etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
4.5 ship supply of fuel (incl. facilities and capacity)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
4.6 ship supply of goods / marine equipment (incl. facilities and capacity)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
What impact have the following characteristics on the decision for or against a stopover port in your company?							
4.7 number and quality of local tour operators	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
4.8 transportation of passengers within port (e.g.: permission of walking between berth and port gate / entry or obligation of shuttle buses?)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
4.9 available tourist services for passengers (tourist info. / souvenir shops, banking services, internet, mail, catering facilities/-equipment, medical supplies, parking, etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
4.10 available transport related passenger services (taxi-/bus-stations, car rentals, etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
5 Port choice of smaller cruise ports in Northern Europe (Baltic Sea and Nordland)							
5.1 Please consider the operating area Baltic Sea : Did or do you choose intentionally less known / smaller cruise ports (max. 24 cruise calls yearly) with regard to the variation of cruise routes for "repeaters"?	<input type="radio"/>	yes	<input type="radio"/>	no			
5.2 Could you imagine to introduce such less known / smaller Baltic Sea ports in the next 5 years?	<input type="radio"/>	yes	<input type="radio"/>	no			
5.3 Why? (maximum 150 characters)	<div></div>						
5.4 Please list 3 examples of such smaller Baltic Sea ports and start with the highest priority: (maximum 100 characters)	<div></div>						
5.5 Why not? (maximum 150 characters)	<div></div>						
5.6 Please consider the operating area Nordland incl. North Sea: Did or do you choose intentionally less known / smaller cruise ports (max. 24 cruise calls yearly) with regard to the variation of cruise routes for "repeaters"?	<input type="radio"/>	yes	<input type="radio"/>	no			
5.7 Could you imagine to introduce such less known / smaller Nordland ports in the next 5 years?	<input type="radio"/>	yes	<input type="radio"/>	no			
5.8 Why? (maximum 150 characters)	<div></div>						
5.9 Please list 3 examples of such smaller Nordland ports and start with the highest priority: (maximum 100 characters)	<div></div>						
5.10 Why not? (maximum 150 characters)	<div></div>						
5.11 What important tasks or necessary adjustments in Northern European cruise ports (operation areas Baltic Sea and Nordland incl. North Sea) do you consider as necessary in the next few years? (maximum 500 characters)	<div></div>						

6 Finally, we ask you for some information about your company:	
In case of further questions from our side, we finally ask for a contact person from your company. We assure you that this information will only be used for feedback and won't be used in any way within the data analysis.	
6.1 Company name: (maximum 50 characters)	<input type="text"/>
6.2 Name (first name and last name): (maximum 50 characters)	<input type="text"/>
6.3 Email address of contact person: (maximum 50 characters)	<input type="text"/>
6.4 Phone Number: (maximum 50 characters)	<input type="text"/>
6.5 Space for your comments or suggestions: (maximum 500 characters)	<input type="text"/>
Thank you very much for participating in this survey! For questions or comments about the questionnaire or the survey, please contact: Dipl.-Kffr. Kathrin Werner Research Associate Baltic Institute of Marketing, Transport and Tourism at the University of Rostock kathrin.werner@uni-rostock.de	

Aufgrund technischer Bedingungen stimmt die automatisierte Nummerierung der einzelnen Items (im verwendeten Fragebogen-Programm „Evasys“) nicht mit der eigentlichen Nummerierung der Fragen überein. In Tab. Z 9 ist eine Übersicht der insgesamt 38 inhaltsbezogenen Fragen und den jeweils zugeordneten Item-Nummern des Fragebogens enthalten.

Tab. Z 9: Zuordnung der Frage-Nummern zu den Item-Nummern

Frage-Nummer	Item-Nummer/-n
1	1.1-1.2
2	1.3-1.4
3	1.5-1.19
4	1.20
5	1.21
6	1.22
7	1.23
8	1.24
9	1.25
10	1.26
11	1.27
12	1.28
13	1.29
14	1.30
15	1.31
16	1.32
17	1.33
18	1.34
19	2.1-2.7
20	3.1-3.18
21	3.19
22	3.20
23	3.21
24	3.22
25	3.23
26	3.24
27	4.1-4.10
28	5.1
29	5.2
30	5.3
31	5.4
32	5.5
33	5.6
34	5.7
35	5.8
36	5.9
37	5.10
38	5.11

Anhang 19: Zeitlicher Ablauf der Befragung und Übersicht des Fragebogenversandes

In den folgenden Abbildungen Abb. Z 11 und Abb. Z 12 sind detaillierte Daten zum Befragungsablauf und zum Versand der Fragebögen enthalten.

Abb. Z 11: Befragungsplan

November 2013																																											
	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So					
Versand 1. Adressen																																											
14:50 Uhr																																											
Liste I v. Anbietern: nicht gesandt. (1. Adr.)																																											
Versand 2. Adressen																																											
14:52 Uhr (an Liste I)																																											
Liste II v. Anbietern: nicht gesandt. (1./2. Adr.)																																											
1. Erinnerung an 1. Adr.																																											
8:46 Uhr (nur an Liste II)																																											
Liste III v. Anbietern: nicht gesandt. (1./2. Adr.)																																											
Versand 3. Adressen																																											
8:45 Uhr (an Liste III)																																											
Liste IV v. Anbietern: nicht gesandt. (1./2./3. Adr.)																																											
1. Erinnerung an 2. Adr.																																											
9:13 Uhr (nur an Liste IV)																																											
Dezember 2013																																											
	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So
Liste V v. Anbietern: nicht gesandt. (1./2./3. Adr.)																																											
2. Erinnerung an 1. Adr.																																											
9:20 Uhr PDF-FB (an Liste V)																																											
Liste VI v. Anbietern: nicht gesandt. (1./2./3. Adr.)																																											
1. Erinnerung an 3. Adr.																																											
8:30 Uhr (nur an Liste VI)																																											
Liste VII v. Anbietern: nicht gesandt. (1./2./3. Adr.)																																											
2. Erinnerung an 2. Adr.																																											
9:30 Uhr PDF-FB (an Liste VII)																																											
Liste VIII v. Anbietern: nicht gesandt. (1./2./3. Adr.)																																											
Versand Rest-Adressen I																																											
14:30 Uhr (4. Versand an Liste VIII)																																											
Telefonische Rückfrage (10.12. Anbieter: Kfz 16.12. Deilmann)																																											
Liste IX v. Anbietern: nicht gesandt. (1./2./3. Adr.)																																											
2. Erinnerung an 3. Adr. 14:15 Uhr PDF-FB (an Liste IX)																																											
Liste X v. Anbietern: nicht gesandt. (1./2./3. Adr.)																																											
1. Erinnerung an Rest-Adr. I																																											
8:45 Uhr PDF-FB (an Liste X)																																											
2. Erinnerung an Rest-Adr. I																																											
9:20 Uhr PDF-FB																																											
Versand Rest-Adr. II																																											
14:43 Uhr																																											
8:30 Uhr																																											
14:30 Uhr (mit EVASY)																																											

Quelle: eigene Darstellung

Abb. Z 12: Anzahl versandter und zugestellter Fragebögen unter Berücksichtigung erreichter Ansprechpartner

Datum	Bezeichnung	versandte Fragebögen	unzustellbare FB		insges.	noch im Unternehmen tätig		zugestellte Fragebögen		Erreichte Ansprechpartner	Geantwortet oder Teilnahme ausgeschlossen
			sofort unzustellbar	unzustellbar (verzög. Zustellung)		ja	nein	Erreichte Ansprechpartner			
18.11.2013	Versand 1. Adressen	104	6	2	96	2	94			99	6
18.11.2013	Versand 1. Adressen_Korrektur	6	1	0	5	0	5				1
20.11.2013	Versand 2. Adressen	89	10	2	77	1	76			85	3
20.11.2013	Versand 2. Adressen_Korrektur	10	1	0	9	0	9				1
25.11.2013	Versand 1. Adressen_1. Erinnerung	88	1	2	85	0	85			89	7
25.11.2013	Versand 1. Adressen_Korrektur_1. Erinnerung	4	0	0	4	0	4				
26.11.2013	Versand 3. Adressen	70	9	2	59	1	58			90	5
26.11.2013	Versand 3. Adressen_Korrektur+Zusatz	39	7	0	32	0	32				2
27.11.2013	Versand 2. Adressen_1. Erinnerung	73	0	2	71	0	71			79	5
27.11.2013	Versand 2. Adressen_Korrektur_1. Erinnerung	8	0	0	8	0	8				
02.12.2013	Versand 1. Adressen einschließlich Korrektur_2. Erinnerung	82	8	0	74	0	74			74	1
02.12.2013	Versand 4. Adressen (Restversand I)	143	13	1	129	2	127			127	31
04.12.2013	Versand 3. Adressen_1. Erinnerung	53	0	2	51	1	50			80	17
04.12.2013	Versand 3. Adressen_Korrektur+Zusatz_1. Erinnerung	30	0	0	30	0	30				
04.12.2013	Versand 2. Adressen einschließlich Korrektur_2. Erinnerung	74	5	0	69	0	69			69	4
09.12.2013	Versand 4. Adressen (Restversand II)_1. Erinnerung	96	0	0	96	0	96			96	22
09.12.2013	Versand 5. Adressen (Restversand II)	110	13	1	96	0	96			96	21
11.12.2013	Versand 3. Adressen einschließlich Korrektur+Zusatz_2. Erinnerung	63	7	0	56	0	56			56	2
16.12.2013	Versand 5. Adressen (Restversand III)_1. Erinnerung	75	0	1	74	0	74			74	0
16.12.2013	Versand 4. Adressen (Restversand III)_2. Erinnerung	74	11	0	63	0	63			63	0
16.12.2013	Versand Unzustellbare aus 2. Erinnerungen (noch nicht geantw.)	29	0	0	29	0	29			29	0
Summe versandter Fragebögen (ohne Erinnerungen)		571	68		503	6	497			497	70
Summe versandter Erinnerungen		749	39		710	1	709			709	58
Gesamt		1320	107		1213	7	1206			1206	128

Quelle: eigene Darstellung

Anhang 20: Befragungsteilnehmer

Tab. Z 10: Übersicht der Befragungsteilnehmer und Flottengröße 2013

Nr.	Unternehmen	Flotte 2013 (Anzahl Schiffe)
1	AIDA Cruises	10
2	Aurora Expeditions	1
3	Azamara Club Cruises	2
4	Celebrity Cruises	11
5	Costa Crociere	14
6	Cruise & Maritime Voyages	3
7	Cunard	3
8	Fred.Olsen Cruise Lines	4
9	FTI Touristik GmbH	1
10	Hapag-Lloyd Kreuzfahrten GmbH	5
11	Holland America Line	15
12	Ibero Cruceros	3
13	NCL (Norwegian Cruise Line) Corporation Ltd.	11
14	NCL America	1
15	Oceanwide Expeditions	2
16	Oriental Dragon Cruise	2
17	P&O Cruises (UK) Ltd.	7
18	P&O Cruises Australia	3
19	Passat Kreuzfahrten GmbH	1
20	Peace Boat	1
21	Peter Deilmann Reederei GmbH	1
22	Phoenix Reisen GmbH	3
23	Princess Cruises	17
24	Quark Expeditions	4
25	Royal Caribbean International	21
26	Semester at Sea	1
	Gesamt	147

Quelle: eigene Darstellung

Anhang 21: Struktur befragter Kreuzfahrtanbieter

Tab. Z 11: Befragte Kreuzfahrtanbieter und betriebene Schiffe nach Flottengröße

Flottengröße	Anzahl befragter Anbieter	Gesamtzahl betriebener Schiffe	Anteil betriebener Schiffe (%)	Gesamtkapazität (Unterbetten)	Anteil Gesamtkapazität (Unterbetten)
1 Schiff	6	6	4,1	3.309	1,2
2 bis 3 Schiffe	5	13	8,8	11.773	4,3
4 bis 10 Schiffe	5	33	22,4	46.127	16,7
über 10 Schiffe	5	95	64,6	215.590	77,9
Gesamt	21	147	100,0	276.799	100,0

Quelle: eigene Darstellung⁵⁰⁶

Tab. Z 12: Repeaterquoten befragter Kreuzfahrtanbieter

Anbieter	"Repeater" (in %)	Min (in %)	Max (in %)
Klassische Kreuzfahrten (N=12)	50,0	20	65
Fun-Kreuzfahrten (N=5)	45,0	20	60
Expeditionskreuzfahrten (N=7)	34,3	5	80
Sonstige (N=3)	26,7	10	50
Anbieter nach Flottengröße			
1 Schiff (N=6)	35,8	10	60
2 bis 3 Schiffe (N=6)	48,3	5	80
4 bis 10 Schiffe (N=5)	49,0	15	65
über 10 Schiffe (N=5)	39,0	20	50
Anbieter nach Ø Schiffsgröße			
Boutique (50-250) N=4	30,0	5	80
mittelgroß (251-500) N=3	56,7	45	65
groß (501-1000) N=5	49,0	20	65
sehr groß (1001-2000) N=5	41,0	10	50
Mega (über 2000) N=5	41,0	20	60
Anbieter nach hauptsächlichem Quellmarkt			
Deutschland (N=6)	57,5	45	65
Nordamerika (N=4)	26,3	15	50
Asien od. Australien (N=4)	31,3	10	50
Großbritannien (N=3)	53,3	45	60
verschiedene/weltweit (N=5)	42,0	5	80
Gesamt (N=22)	43,0	5	80

Quelle: eigene Darstellung

⁵⁰⁶ Anm. d. Verf.: Zur Vermeidung von Doppelzählungen derselben Schiffe werden nur 21 der (insgesamt 22) befragten Experten einbezogen, da zwei Experten demselben Unternehmen zuzuordnen sind.

Anhang 22: Bedeutung der Fahrtgebiete Ostsee und Nordland

Einerseits bewerten 77 Prozent derjenigen, für welche die Ostsee wichtig ist, das Nordland ebenfalls hoch, während umgekehrt nur 67 Prozent derjenigen, für die das Nordland wichtig ist, auch die Ostsee hoch bewerten. Andererseits bewerten 56 Prozent derjenigen, für welche die Ostsee eher unbedeutend ist, das Nordland hoch, während lediglich 43 Prozent derjenigen, für welche das Nordland unbedeutend ist, die Ostsee hoch bewerten.

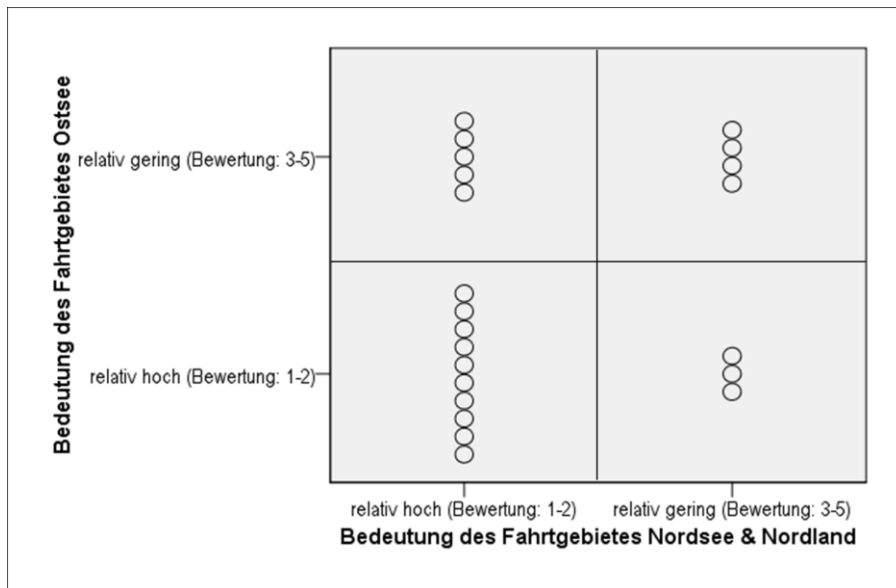


Abb. Z 13: Bedeutung der Fahrtgebiete Ostsee und Nordland für die befragten Kreuzfahrtanbieter

Quelle: eigene Darstellung

Tab. Z 13: Bedeutung von Fahrtgebieten für die befragten Kreuzfahrtanbieter nach Kreuzfahrtsegment

	Gesamt (N=22)	Klassische Kreuzfahrten (N=12)	Fun-/Clubkreuzfahr- ten/"Contemporary Cruises" (N=5)	Expeditions- kreuzfahrten (N=7)	Sonstige (N=3)	Differenz (max-min)
Nordsee & Nordland (v.a. Norwegen; einschließlich Färöer, Island und Spitzbergen)	2,2	1,7	3,2	1,9	4,3	2,7
Ostsee	2,7	1,7	2,4	3,6	3,3	1,9
Mittelmeer/Schwarzes Meer	2,8	2,0	2,4	3,9	3,0	1,9
Fernost/Südsee/Südpazifik	3,1	2,9	2,8	4,0	2,3	1,7
Karibik	3,1	2,6	2,0	4,2	3,5	2,2
Großbritannien/Irland	3,2	2,3	4,2	3,6	4,0	1,9
rund um Westeuropa (v.a. Spanien/Frankreich/Belgien/Südengland)	3,2	2,3	3,2	4,0	3,3	1,7
Südostasien	3,2	2,7	3,4	4,3	2,0	2,3
Grönland/Arktis	3,5	3,4	5,0	1,9	5,0	3,1
Atlantische Inseln/Westafrika	3,5	3,3	2,8	4,0	4,0	1,2
Ostküste USA/Kanada	3,8	3,5	2,8	4,6	4,7	1,9
Westküste Nordamerikas (Alaska, Westküste USA/Kanada/Mexiko)	3,9	3,6	3,6	4,3	4,3	0,8
Hawaii	4,3	4,2	3,8	4,7	4,3	0,9
Sonstige (z.B. Antarktis, Südamerika oder Südafrika)	1,7	2,0	2,3	1,2	2,0	1,2

1 = sehr hohe Bedeutung

5 = sehr geringe Bedeutung

Quelle: eigene Darstellung

Tab. Z 14: Einfluss der Bedeutung nordeuropäischer Fahrtgebiete auf die Bewertung ihrer zukünftigen Entwicklung

Einschätzung der Fahrtgebietseentwicklung (nächste 5-10 Jahre) nach Bedeutung der Fahrtgebiete Ostsee/Nordland für die Anbieter		
befragte Anbieter	Ostsee	Nordland
hohe Bedeutung Ostsee (N=13)	2,2	2,5
geringe Bedeutung Ostsee (N=8/9)	2,8	2,4
hohe Bedeutung Nordland (N=14/15)	2,5	2,3
geringe Bedeutung Nordland (N=7)	2,1	2,9
Gesamt (N=22)	2,4	2,5

1 = wachsende Bedeutung

5 = sinkende Bedeutung

Quelle: eigene Darstellung

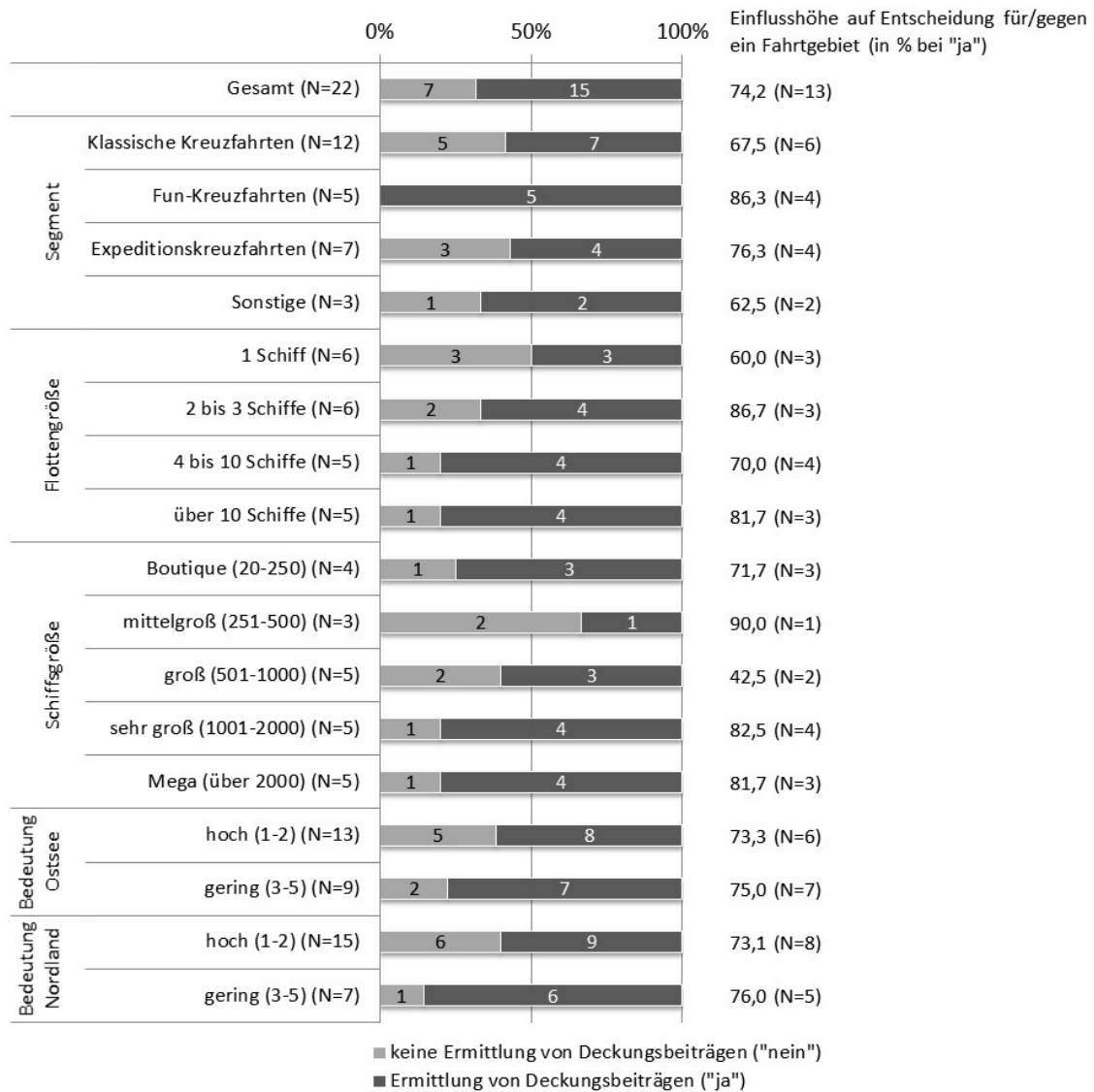
Anhang 23: Einfluss von Deckungsbeiträgen auf die Fahrtgebietswahl

Abb. Z 14: Ermittlung und Einfluss von Deckungsbeiträgen auf die Entscheidung für oder gegen ein die Fahrtgebiet unter Berücksichtigung von Anbietermerkmalen

Quelle: eigene Darstellung

Anhang 24: Festlegungsreihenfolge von Turnaround- und Stopover-Häfen

Tab. Z 15: Reihenfolge der Festlegung von Turnaround- und Stopover-Häfen nach Kreuzfahrtsegment

	Gesamt	Klassische Kreuzfahrten	Fun-Kreuzfahrten	Expeditions-kreuzfahrten	Sonstige
zuerst werden Turnaround-Häfen festgelegt (danach Stopover-Häfen)	16	9	4	6	2
zuerst werden Stopover-Häfen festgelegt (danach Turnaround-Häfen)	0	0	0	0	0
keine bestimmte Reihenfolge (iterative Festlegung)	5	3	0	1	1
N (Anzahl Kreuzfahrtanbieter)	21	12	4	7	3

Quelle: eigene Darstellung

Tab. Z 16: Reihenfolge der Festlegung von Turnaround- und Stopover-Häfen nach Flottengröße

	Gesamt	1 Schiff	2 bis 3 Schiffe	4 bis 10 Schiffe	über 10 Schiffe
zuerst werden Turnaround-Häfen festgelegt (danach Stopover-Häfen)	16	4	4	4	4
zuerst werden Stopover-Häfen festgelegt (danach Turnaround-Häfen)	0	0	0	0	0
keine bestimmte Reihenfolge (iterative Festlegung)	5	2	1	1	1
N (Anzahl Kreuzfahrtanbieter)	21	6	5	5	5

Quelle: eigene Darstellung

Tab. Z 17: Reihenfolge der Festlegung von Turnaround- und Stopover-Häfen nach Schiffsgröße

	Gesamt	Boutique (50-250)	mittelgroß (251-500)	groß (501-1000)	sehr groß (1001-2000)	Mega (über 2000)
zuerst werden Turnaround-Häfen festgelegt (danach Stopover-Häfen)	16	3	2	4	3	4
zuerst werden Stopover-Häfen festgelegt (danach Turnaround-Häfen)	0	0	0	0	0	0
keine bestimmte Reihenfolge (iterative Festlegung)	5	1	1	1	1	1
N (Anzahl Kreuzfahrtanbieter)	21	4	3	5	4	5

Quelle: eigene Darstellung

Anhang 25: Nennungen zukünftig erforderlicher Anpassungen in nordeuropäischen Kreuzfahrthäfen

Tab. Z 18: Zukünftig wichtige Aufgaben und notwendige Anpassungen in nordeuropäischen Kreuzfahrthäfen der Befragten 2013 nach Kreuzfahrtsegment

	Klassische Kreuzfahrten		Fun-/Clubkruzfahrten		Expeditionskreuzfahrten	
	Anzahl Nennungen	Prozent	Anzahl Nennungen	Prozent	Anzahl Nennungen	Prozent
geringere Hafenkosten, wettbewerbsfähige Preisgestaltung	5	17,2	0	0,0	0	0,0
mehr/bessere Vermarktung (weniger bekannte Ziele breiter vermarkten, Vermarktung von Landausflugs-Optionen, regionale Zusammenarbeit zur Ermöglichung vermarktbare Routen, Saisonverlängerung durch neue Attraktionen ["Argumente"])	3	10,3	2	6,9	1	3,4
Verbesserung der Hafeneinrichtungen/-anlagen/-infrastruktur	2	6,9	1	3,4	1	3,4
Zugänglichkeit der Häfen (v.a. für große Schiffe) ermöglichen	2	6,9	2	6,9	1	3,4
höhere Qualität von Hafenleistungen	2	6,9	0	0,0	1	3,4
Anforderungen/Anpassungen durch größere Schiffe (die neuen, größeren Schiffe ersetzen die alten, kleineren Schiffe; Begrenzung der Anzahl an big-size Schiffen pro Tag in der Hochsaison; Erweiterung der Landausflugs-Kapazitäten für große Schiffe)	2	6,9	2	6,9	0	0,0
Optimierung der Abläufe (bessere/-s Schiffsversorgung, "berthing management")	1	3,4	0	0,0	1	3,4
Verfügbarkeit von landbasiertem und/oder "Barge-basiertem" Strom (LNG-Hybrid Barge)	1	3,4	0	0,0	1	3,4
SECA wird großen Einfluss haben	1	3,4	0	0,0	0	0,0
Bereitstellung von Shuttlebussen (in die Stadtzentren)	1	3,4	0	0,0	0	0,0
Gesamt	20	69,0	7	24,1	6	20,7

Quelle: eigene Darstellung

Tab. Z 19: Zukünftig wichtige Aufgaben und notwendige Anpassungen in nordeuropäischen Kreuzfahrthäfen der Befragten 2013 nach Schiffsgröße

	Boutique		mittelgroß		groß		sehr groß		Mega	
	Anzahl Nennungen	Prozent	Anzahl Nennungen	Prozent	Anzahl Nennungen	Prozent	Anzahl Nennungen	Prozent	Anzahl Nennungen	Prozent
geringere Hafenkosten, wettbewerbsfähige Preisgestaltung	0	0,0	0	0,0	2	6,9	1	3,4	2	6,9
mehr/bessere Vermarktung (weniger bekannte Ziele breiter vermarkten, Vermarktung von Landausflugs-Optionen, regionale Zusammenarbeit zur Ermöglichung vermarktbare Routen, Saisonverlängerung durch neue Attraktionen ["Argumente"])	0	0,0	1	3,4	1	3,4	0	0,0	3	10,3
Verbesserung der Hafeneinrichtungen/-anlagen/-infrastruktur	1	3,4	0	0,0	0	0,0	0	0,0	3	10,3
Zugänglichkeit der Häfen (v.a. für große Schiffe) ermöglichen	1	3,4	0	0,0	0	0,0	0	0,0	3	10,3
höhere Qualität von Hafenleistungen	1	3,4	0	0,0	1	3,4	0	0,0	1	3,4
Anforderungen/Anpassungen durch größere Schiffe (die neuen, größeren Schiffe ersetzen die alten, kleineren Schiffe; Begrenzung der Anzahl an big-size Schiffen pro Tag in der Hochsaison; Erweiterung der Landausflugs-Kapazitäten für große Schiffe)	0	0,0	0	0,0	1	3,4	0	0,0	2	6,9
Optimierung der Abläufe (bessere/-s Schiffsversorgung, "berthing management")	1	3,4	0	0,0	1	3,4	0	0,0	0	0,0
Verfügbarkeit von landbasiertem und/oder "Barge-basiertem" Strom (LNG-Hybrid Barge)	0	0,0	1	3,4	0	0,0	0	0,0	0	0,0
SECA wird großen Einfluss haben	0	0,0	0	0,0	1	3,4	0	0,0	0	0,0
Bereitstellung von Shuttlebussen (in die Stadtzentren)	0	0,0	0	0,0	1	3,4	0	0,0	0	0,0
Gesamt	4	13,8	2	6,9	8	27,6	1	3,4	14	48,3

Quelle: eigene Darstellung

Anhang 26: Prozessdauer von Routenplanung und Vermarktung bzw. Vertrieb**Tab. Z 20: Dauer des Routenplanungsprozesses und der Vermarktung/des Vertriebs befragter Kreuzfahrtanbieter nach durchschnittlicher Schiffsgröße**

Anbieter nach durchschnittlicher Schiffsgröße	Ø Dauer Routenplanungsprozess (Monate)	Ø Dauer Vermarktung/Vertrieb (Monate)	Ø Dauer Gesamtprozess (Monate)	Ø Dauer Gesamtprozess (Jahre)
Boutique (50-250) N=4	8,8	12,3	21,0	1,8
mittelgroß (251-500) N=3	6,7	9,0	15,7	1,3
groß (501-1000) N=5	3,8	19,8	23,6	2,0
sehr groß (1001-2000) N=5	10,4	16,8	27,2	2,3
Mega (über 2000) N=5	18,2	15,6	33,8	2,8
Gesamt (N=22)	9,9	15,3	25,2	2,1

Quelle: eigene Darstellung

Tab. Z 21: Dauer des Routenplanungsprozesses und der Vermarktung/des Vertriebs befragter Kreuzfahrtanbieter nach Bedeutung der Fahrtgebiete Ostsee und Nordland

Anbieter nach Bedeutung der Fahrtgebiete Ostsee/Nordland	Ø Dauer Routenplanungsprozess (Monate)	Ø Dauer Vermarktung/Vertrieb (Monate)	Ø Dauer Gesamtprozess (Monate)	Ø Dauer Gesamtprozess (Jahre)
hohe Bedeutung Ostsee (N=13)	9,3	16,2	25,5	2,1
geringe Bedeutung Ostsee (N=9)	10,7	14,1	24,8	2,1
hohe Bedeutung Nordland (N=15)	8,5	14,7	23,1	1,9
geringe Bedeutung Nordland (N=7)	12,9	16,7	29,6	2,5
Gesamt (N=22)	9,9	15,3	25,2	2,1

Quelle: eigene Darstellung

Anhang 27: Auswahl neuer Häfen durch die befragten Kreuzfahrtanbieter**Tab. Z 22: Auswahl neuer Häfen nach Kreuzfahrtsegment der Befragten**

Auswahl neuer Häfen pro Saison		Klassische Kreuzfahrten (N=11)	Fun-Kreuzfahrten (N=5)	Expeditions-kreuzfahrten (N=6/7)	Sonstige (N=3/2)	Gesamt (N=21)
Turnaround-Hafen	keine neuen Häfen (% der Anbieter)	45,5	40,0	83,3	66,7	57,1
	mindestens ein neuer Hafen (% der Anbieter)	54,5	60,0	16,7	33,3	42,9
	Anzahl neuer Häfen (Mittelwert)	2,0	1,7	2,0	k.A.	1,8
Stopover-Hafen	keine neuen Häfen (% der Anbieter)	0,0	0,0	42,9	50,0	19,0
	mindestens ein neuer Hafen (% der Anbieter)	100,0	100,0	57,1	50,0	81,0
	Anzahl neuer Häfen (Mittelwert)	7,3	13,3	4,0	4,0	8,0

Quelle: eigene Darstellung

Tab. Z 23: Auswahl neuer Häfen nach Flottengröße der Befragten

Auswahl neuer Häfen pro Saison		1 Schiff (N=5)	2 bis 3 Schiffe (N=6)	4 bis 10 Schiffe (N=5)	über 10 Schiffe (N=5)	Gesamt (N=21)
Turnaround-Hafen	keine neuen Häfen (% der Anbieter)	60,0	83,3	60,0	20,0	57,1
	mindestens ein neuer Hafen (% der Anbieter)	40,0	16,7	40,0	80,0	42,9
	Anzahl neuer Häfen (Mittelwert)	k.A.	k.A.	1,5	2,0	1,8
Stopover-Hafen	keine neuen Häfen (% der Anbieter)	20,0	50,0	0,0	0,0	19,0
	mindestens ein neuer Hafen (% der Anbieter)	80,0	50,0	100,0	100,0	81,0
	Anzahl neuer Häfen (Mittelwert)	3,8	8,0	9,8	9,6	8,0

Quelle: eigene Darstellung

Tab. Z 24: Auswahl neuer Häfen nach Schiffsgröße der Befragten

Auswahl neuer Häfen pro Saison		Boutique (50-250) (N=4)	mittelgroß (251-500) (N=2/3)	groß (501-1000) (N=5/4)	sehr groß (1001-2000) (N=5)	Mega (über 2000) (N=5)	Gesamt (N=21)
Turnaround-Hafen	keine neuen Häfen (% der Anbieter)	100,0	0,0	60,0	80,0	20,0	57,1
	mindestens ein neuer Hafen (% der Anbieter)	0,0	100,0	40,0	20,0	80,0	42,9
	Anzahl neuer Häfen (Mittelwert)	k.A.	2	k.A.	1,0	2,0	1,8
Stopover-Hafen	keine neuen Häfen (% der Anbieter)	75,0	0,0	0,0	20,0	0,0	19,0
	mindestens ein neuer Hafen (% der Anbieter)	25,0	100,0	100,0	80,0	100,0	81,0
	Anzahl neuer Häfen (Mittelwert)	1,0	6,0	5,8	7,7	12,6	8,0

Quelle: eigene Darstellung

Tab. Z 25: Auswahl neuer Häfen nach Bedeutung nordeuropäischer Fahrtgebiete für die Befragten

Auswahl neuer Häfen pro Saison		hohe Bedeutung Ostsee (N=12)	geringe Bedeutung Ostsee (N=9)	hohe Bedeutung Nordland (N=14/15)	geringe Bedeutung Nordland (N=7/6)	Gesamt (N=21)
Turnaround-Hafen	keine neuen Häfen (% der Anbieter)	33,3	88,9	57,1	57,1	57,1
	mindestens ein neuer Hafen (% der Anbieter)	66,7	11,1	42,9	42,9	42,9
	Anzahl neuer Häfen (Mittelwert)	1,6	3,0	1,8	2,0	1,8
Stopover-Hafen	keine neuen Häfen (% der Anbieter)	0,0	44,4	20,0	16,7	19,0
	mindestens ein neuer Hafen (% der Anbieter)	100,0	55,6	80,0	83,3	81,0
	Anzahl neuer Häfen (Mittelwert)	9,1	4,8	8,8	6,2	8,0

Quelle: eigene Darstellung

Anhang 28: Einfluss interner Informationsquellen auf die Hafenwahl**Tab. Z 26: Einfluss interner Informationsquellen (z. B. Passagierzufriedenheit mit Häfen) auf die Hafenwahl der Befragten (Mittelwerte)**

Einfluss interner Informationsquellen auf die Hafenwahl (z.B. Passagierzufriedenheit mit Häfen)		Mittelwert*
Gesamt (N=21)		1,4
Kreuzfahrt- segment	Klassische Kreuzfahrten (N=12)	1,3
	Fun-Kreuzfahrten (N=5)	1,4
	Expeditionskreuzfahrten (N=7)	1,3
	Sonstige (N=3)	2,0
Flottengröße	1 Schiff (N=6)	1,5
	2 bis 3 Schiffe (N=5)	1,4
	4 bis 10 Schiffe (N=5)	1,4
	über 10 Schiffe (N=5)	1,4
Schiffsgröße (nach Passagierzahl)	Boutique (50-250) N=3	1,7
	mittelgroß (251-500) N=3	1,0
	groß (501-1000) N=5	1,4
	sehr groß (1001-2000) N=5	1,8
	Mega (über 2000) N=5	1,2
Bedeutung Ostsee	hohe Bedeutung Ostsee (N=13)	1,2
	geringe Bedeutung Ostsee (N=8)	1,8
Bedeutung Nordland	hohe Bedeutung Nordland (N=14)	1,3
	geringe Bedeutung Nordland (N=7)	1,7

* 1=sehr hoher Einfluss; 5=gar kein Einfluss

Quelle: eigene Darstellung

Anhang 29: Rangfolge von Hafenwahlkriterien nach Flotten- und Schiffsgröße**Tab. Z 27: Rangfolge der Bedeutung von Hafenwahlkriterien nach Flottengröße**

Rang- folge	durchschnittliche Bewertung aller Hafenwahlkriterien ¹									
	Gesamt	2,4	1 Schiff (N=6)	2,8	2 bis 3 Schiffe (N=6)	2,2	4 bis 10 Schiffe (N=5)	2,4	über 10 Schiffe (N=5)	2,1
1	ökonomische Faktoren	1,6	ökonomische Faktoren	1,5	ökonomische Faktoren	1,8	geografische Lage	1,7	ökonomische Faktoren	1,2
2	geografische Lage	1,9	geografische Lage	2,1	geografische Lage	2,0	ökonomische Faktoren	2,0	geografische Lage	1,8
3	nautische Faktoren	2,2	nautische Faktoren	2,5	Safety & Security	2,2	passagierbezogene Leistungen	2,3	nautische Faktoren	1,8
4	passagierbezogene Leistungen	2,4	passagierbezogene Leistungen	3,0	Schiffsversorgung	2,2	nautische Faktoren	2,4	passagierbezogene Leistungen	1,8
5	Umweltschutz	2,7	Schiffsversorgung	3,2	passagierbezogene Leistungen	2,2	Safety & Security	2,9	Umweltschutz	2,2
6	Safety & Security	2,8	Umweltschutz	3,3	nautische Faktoren	2,3	Umweltschutz	3,1	Safety & Security	2,8
7	Schiffsversorgung	2,9	Safety & Security	3,5	Umweltschutz	2,4	Schiffsversorgung	3,1	Schiffsversorgung	3,2

Bewertungsmaßstab: 1=sehr hoher Einfluss; 5=kein Einfluss; N_{Ges}=22¹ Bei gleicher Bewertung: Rangzuordnung jeweils anhand der ungerundeten Werte.

Quelle: eigene Darstellung

Tab. Z 28: Rangfolge der Bedeutung von Hafenwahlkriterien nach durchschnittlicher Schiffsgröße (in der Flotte der Anbieter)

Rang- folge	durchschnittliche Bewertung aller Hafenwahlkriterien ¹											
	Gesamt	2,38	Boutique (50-250) N=4	2,8	mittelgroß (251-500) N=3	2,5	groß (501-1000) N=5	2,3	sehr groß (1001-2000) N=5	2,4	Mega (über 2000) N=5	2,1
1	ökonomische Faktoren	1,6	ökonomische Faktoren	1,8	geografische Lage	1,4	ökonomische Faktoren	1,4	nautische Faktoren	1,9	ökonomische Faktoren	1,2
2	geografische Lage	1,9	Schiffsversorgung	2,0	ökonomische Faktoren	2,0	geografische Lage	1,7	geografische Lage	2,0	geografische Lage	1,6
3	nautische Faktoren	2,2	passagierbezogene Leistungen	2,7	nautische Faktoren	2,4	nautische Faktoren	2,1	ökonomische Faktoren	2,0	nautische Faktoren	1,8
4	passagierbezogene Leistungen	2,4	geografische Lage	2,8	passagierbezogene Leistungen	2,6	passagierbezogene Leistungen	2,2	Safety & Security	2,5	passagierbezogene Leistungen	1,8
5	Umweltschutz	2,7	Umweltschutz	2,9	Schiffsversorgung	2,9	Umweltschutz	2,5	passagierbezogene Leistungen	2,6	Umweltschutz	2,1
6	Safety & Security	2,8	nautische Faktoren	3,3	Umweltschutz	3,1	Safety & Security	2,5	Schiffsversorgung	3,0	Safety & Security	2,5
7	Schiffsversorgung	2,9	Safety & Security	3,5	Safety & Security	3,2	Schiffsversorgung	3,0	Umweltschutz	3,1	Schiffsversorgung	3,2

Bewertungsmaßstab: 1=sehr hoher Einfluss; 5=kein Einfluss; N_{Ges}=22¹ Bei gleicher Bewertung: Rangzuordnung jeweils anhand der ungerundeten Werte.

Quelle: eigene Darstellung

Anhang 30: Einfluss von Hafenwahlkriterien nach Kreuzfahrtsegment

Tab. Z 29: Einflusshöhe einzelner Hafenwahlkriterien für befragte Kreuzfahrtanbieter nach Kreuzfahrtsegment

		Gesamt (N=22)	Klassische Kreuzfahrten (N=12)	Fun- Kreuzfahrten (N=6)	Expeditions- kreuzfahrten (N=7)	Sonstige (3)
geografische Lage	touristische Attraktivität des Hafens/der Hafenstadt/erreichbarer Ziele (Anschluss an größere Städte)	1,5	1,3	1,2	1,9	1,7
	gute seeseitige Erreichbarkeit des Hafens	1,7	1,5	1,4	2,1	1,7
	Nähe des Hafens zu anderen Häfen	2,3	2,2	1,4	3,1	3,0
	Anzahl und Qualität lokaler "Tour Operator"/Reiseveranstalter	2,0	1,6	1,8	2,5	2,7
nautische Faktoren	gute Schiffsnavigation (vorhandene Tide, Eisbedingungen, Unterstützung sicherer Schiffsführung z.B. durch Lotsen)	2,0	2,0	1,6	2,6	2,3
	Größe und Tiefe des Hafenbeckens (Abmessungen, max. Tiefgang etc.)	2,1	1,8	1,2	3,0	2,3
	Art der Hafenzufahrten (Länge/Dauer der Revierfahrt, Wendebecken, Notwendigkeit v. Schleusen etc.)	2,2	2,1	1,6	3,0	2,3
	Anzahl und Größe der Liegeplätze (z.B. Pierlänge/-breite)	2,6	2,6	2,0	3,3	2,7
Schiffsversorgung	Art der Anschlüsse/Einrichtungen für die Schiffsversorgung mit Treibstoff/Strom/Waren	2,8	2,5	3,8	2,4	3,0
	Versorgung mit Frischwasser (einschl. Einrichtungen u. Kapazitäten)	2,9	3,0	3,6	2,4	2,3
	Reparatur und Wartung	3,5	3,3	4,2	3,6	3,0
	Schiffsversorgung mit Treibstoff (einschl. Einrichtungen u. Kapazitäten)	2,5	2,9	2,8	2,0	3,0
	Schiffsversorgung mit Waren/ Ausrüstungsgegenständen (einschl. Einrichtungen u. Kapazitäten)	2,7	2,8	3,4	2,2	3,0
Passagiertransport	Transportstrukturen im/vom Hafen (z.B. Hafenstraßennetz, Bahn-/Autobahnanschluss)	2,5	2,6	2,0	3,0	2,7
	Parkplätze und Flächenbefestigungen	3,2	3,0	3,0	4,6	3,0
	Nähe zu (internat.) Flughäfen mit Anschluss an (größere) Städte	1,5	1,7	1,2	1,2	2,0
	Transportmöglichkeiten von Passagieren im Hafen (z.B. dürfen Passagiere zwischen Liegeplatz und Hafentor/-ingang laufen oder sind Shuttlebusse Pflicht?)	2,2	2,1	2,0	2,6	2,3
Passagiertransfer	vorhandener Passagierterminal (inkl. Kapazitäten, Transferanlagen, Wartebereiche etc.)	2,0	1,8	1,0	3,2	2,0
	Gepäckhandhabung (Gepäckübernahme auf das Schiff, Verteilung auf Kabinen etc.)	2,1	1,9	1,5	2,8	2,0
Passagierservice	Übernachtungsmöglichkeiten/ Beherbergungseinrichtungen in Hafennähe	2,6	2,8	3,0	2,2	2,0
	verfügbare verkehrsmittelbezogene Passagierservices (z.B. Taxi-, Busstationen, Mietautos)	2,4	2,1	2,2	3,3	2,3
	verfügbare touristische Services für Passagiere (z.B. Touristinfo/Souvenirstände, Bankdienstl., Internet, Post, Verpflegungsmögl./-einrichtungen, Ärztliche Versorgung, Parkservice usw.)	2,6	2,3	2,8	3,0	3,0
Umweltschutz	Umweltmanagement im Hafen (z.B. Entsorgung der Schiffsabfälle/"waste reception", Müllentsorgungsanlagen u. "reception facilities")	2,4	2,4	2,3	2,7	2,5
	Anwendung von zertifizierten Hafen-Umweltmanagementsystemen	2,4	2,4	1,8	3,3	2,5
	Versorgung mit Elektrizität (einschl. Landstromversorgung/Landstromterminals)	3,3	2,9	3,6	3,6	3,0
Safety & Security	Reduzierung sämtlicher Gefahren für die Gesundheit (einschl. Brandschutz- und Überwachungseinrichtungen)	2,5	2,3	2,3	3,3	2,5
	Lärmschutz-Maßnahmen in Bezug auf Schiffslärm (Schiffsdieselmotoren)	3,1	2,8	2,7	3,9	2,5
Kosten	Hafenkosten und -gebühren (einschl. Steuern)	1,6	1,5	1,6	2,0	2,5

Bewertungsmaßstab: 1=sehr hoher Einfluss, 5=gar kein Einfluss

Quelle: eigene Darstellung

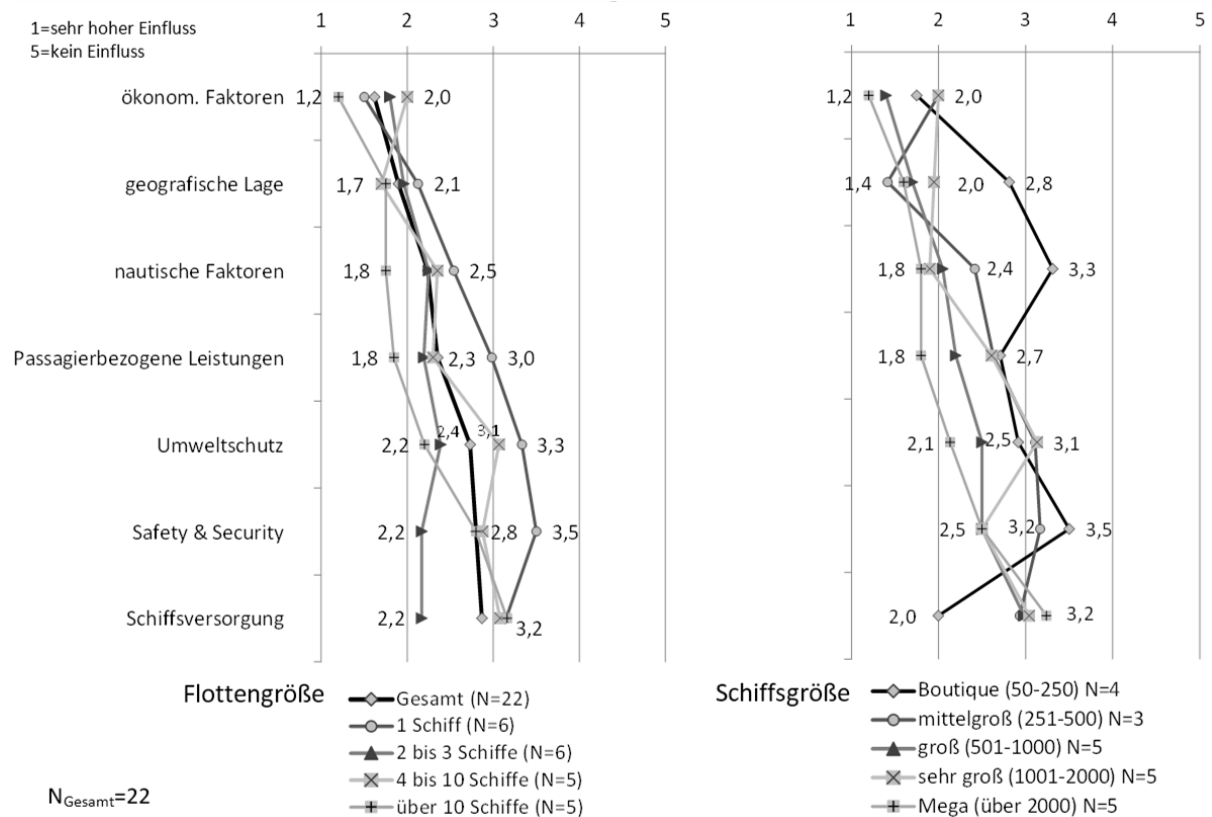
Anhang 31: Einfluss von Hafenwahlkriterien nach Flotten- und Schiffsgröße

Abb. Z 15: Durchschnittsbewertungen des Einflusses von Hafenwahlkriterien nach durchschnittlicher Flotten- und Schiffsgröße der Befragten

Quelle: eigene Darstellung

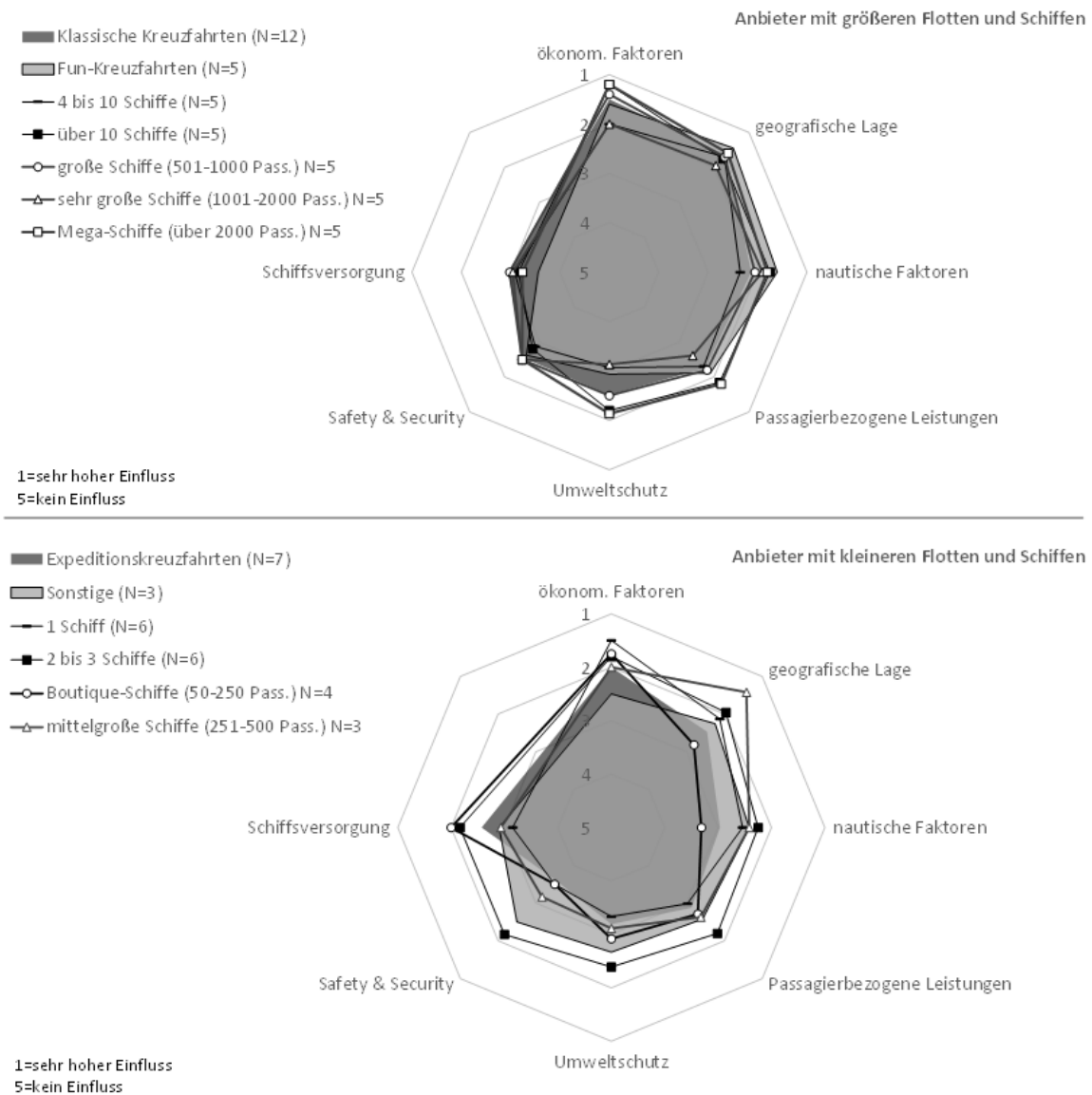


Abb. Z 16: Gegenüberstellung des Einflusses von Hafenwahlkriterien für Anbieter größerer und kleinerer Flotten bzw. Kreuzfahrtschiffe

Quelle: eigene Darstellung

Tab. Z 30: Einflusshöhe einzelner Hafenwahlkriterien für befragte Kreuzfahrtanbieter nach durchschnittlicher Flottengröße

		Gesamt (N=22)	1 Schiff (N=6)	2 bis 3 Schiffe (N=6)	4 bis 10 Schiffe (N=5)	über 10 Schiffe (N=5)
geografische Lage	touristische Attraktivität des Hafens/der Hafenstadt/erreichbarer Ziele (Anschluss an größere Städte)	1,5	1,7	1,7	1,4	1,2
	gute seeseitige Erreichbarkeit des Hafens	1,7	1,3	1,7	2,0	1,8
	Nähe des Hafens zu anderen Häfen	2,3	3,2	2,2	1,6	2,2
	Anzahl und Qualität lokaler "Tour Operator"/Reiseveranstalter	2,0	2,0	2,3	2,0	1,8
nautische Faktoren	gute Schiffsnavigation (vorhandene Tide, Eisbedingungen, Unterstützung sicherer Schiffsführung z.B. durch Lotsen)	2,0	2,0	2,2	2,2	1,8
	Größe und Tiefe des Hafenbeckens (Abmessungen, max. Tidgang etc.)	2,1	2,2	2,2	2,4	1,6
	Art der Hafenzufahrten (Länge/Dauer der Reviervahrt, Wendeböden, Notwendigkeit v. Schleusen etc.)	2,2	2,7	2,3	2,2	1,6
	Anzahl und Größe der Liegeplätze (z.B. Pierlänge/-breite)	2,6	3,3	2,3	2,6	2,0
Schiffsversorgung	Art der Anschlüsse/Einrichtungen für die Schiffsversorgung mit Treibstoff/Strom/Waren	2,8	2,6	2,3	2,8	3,4
	Versorgung mit Frischwasser (einschl. Einrichtungen u. Kapazitäten)	2,9	2,8	2,2	3,2	3,4
	Reparatur und Wartung	3,5	3,5	2,5	4,0	4,0
	Schiffsversorgung mit Treibstoff (einschl. Einrichtungen u. Kapazitäten)	2,5	3,4	1,8	2,4	2,6
	Schiffsversorgung mit Waren/Ausstattungsgegenständen (einschl. Einrichtungen u. Kapazitäten)	2,7	3,4	2,0	3,0	2,4
Passagiertransport	Transportstrukturen im/vom Hafen (z.B. Hafenstraßennetz, Bahn-/Autobahnanschluss)	2,5	3,0	2,3	2,4	2,0
	Parkplätze und Flächenbefestigungen	3,2	3,5	3,0	3,6	2,8
	Nähe zu (internat.) Flughäfen mit Anschluss an (größere) Städte	1,5	1,6	1,7	1,4	1,2
	Transportmöglichkeiten von Passagieren im Hafen (z.B. dürfen Passagiere zwischen Liegeplatz und Hafentor/-eingang laufen oder sind Shuttlebusse Pflicht?)	2,2	2,8	1,8	2,0	1,8
Passagiertransfer	vorhandener Passagierterminal (inkl. Kapazitäten, Transferanlagen, Wartebereiche etc.)	2,0	3,0	2,0	1,6	1,4
	Gepäckhandhabung (Gepäckübernahme auf das Schiff, Verteilung auf Kabinen etc.)	2,1	3,0	2,2	1,8	1,2
Passagierservice	Übernachtungsmöglichkeiten/ Beherbergungseinrichtungen in Hafennähe	2,6	3,4	2,3	2,6	2,0
	verfügbare verkehrsmittelbezogene Passagierservices (z.B. Taxi-, Busstationen, Mietautos)	2,4	2,8	2,0	2,6	2,0
	verfügbare touristische Services für Passagiere (z.B. Touristinfo./Souvenirstände, Bankdienstl., Internet, Post, Verpflegungsmögl./-einrichtungen, Ärztliche Versorgung, Parkservice usw.)	2,6	3,3	2,2	2,4	2,2
Umweltschutz	Umweltmanagement im Hafen (z.B. Entsorgung der Schiffsabfälle/"waste reception", Müllentsorgungsanlagen u. "reception facilities")	2,4	2,8	2,2	2,3	2,2
	Anwendung von zertifizierten Hafen-Umweltmanagementsystemen	2,4	3,2	2,3	2,5	1,6
	Versorgung mit Elektrizität (einschl. Landstromversorgung/Landstromterminals)	3,3	4,0	2,7	3,8	2,8
Safety & Security	Reduzierung sämtlicher Gefahren für die Gesundheit (einschl. Brandschutz- und Überwachungseinrichtungen)	2,5	3,0	2,0	2,5	2,6
	Lärmschutz-Maßnahmen in Bezug auf Schiffsklär (Schiffsdieselmotoren)	3,1	4,0	2,3	3,3	2,8
Kosten	Hafenkosten und -gebühren (einschl. Steuern)	1,6	1,5	1,8	2,0	1,2

Bewertungsmaßstab: 1=sehr hoher Einfluss; 5=gar kein Einfluss

Quelle: eigene Darstellung

Tab. Z 31: Einflusshöhe einzelner Hafenwahlkriterien für befragte Kreuzfahrtanbieter nach durchschnittlicher Schiffsgröße

		Gesamt (N=22)	Boutique (50- 250) N=4	mittelgroß (251- 500) N=3	groß (1001- 2000) N=5	(501- 1000) N=5	sehr groß (1001- 2000) N=5	Mega (über 2000) N=5
geografische Lage	touristische Attraktivität des Hafens/der Hafenstadt/erreichbarer Ziele (Anschluss an größere Städte)	1,5	2,3	1,0	1,6		1,4	1,2
	gute seeseitige Erreichbarkeit des Hafens	1,7	2,3	1,7	1,2		1,8	1,6
	Nähe des Hafens zu anderen Häfen	2,3	3,3	2,0	2,2		2,2	2,0
	Anzahl und Qualität lokaler "Tour Operator"/Reiseveranstalter	2,0	3,3	1,0	1,8		2,4	1,6
nautische Faktoren	gute Schiffsnavigation (vorhandene Tide, Eisbedingungen, Unterstützung sicherer Schiffsführung z.B. durch Lotsen)	2,0	2,8	2,3	1,8		1,8	1,8
	Größe und Tiefe des Hafenbeckens (Abmessungen, max. Tiefgang etc.)	2,1	3,8	2,0	1,8		1,6	1,6
	Art der Hafenzufahrten (Länge/Dauer der Revierfahrt, Wendeböden, Notwendigkeit v. Schleusen etc.)	2,2	3,5	2,3	2,0		1,8	1,8
	Anzahl und Größe der Liegeplätze (z.B. Pierlänge/-breite)	2,6	3,3	3,0	2,6		2,4	2,0
Schiffsversorgung	Art der Anschlüsse/Einrichtungen für die Schiffsversorgung mit Treibstoff/Strom/Waren	2,8	1,8	2,7	2,3		3,6	3,2
	Versorgung mit Frischwasser (einschl. Einrichtungen u. Kapazitäten)	2,9	2,0	3,0	3,0		2,8	3,4
	Reparatur und Wartung	3,5	3,0	3,7	3,0		3,8	3,8
	Schiffsversorgung mit Treibstoff (einschl. Einrichtungen u. Kapazitäten)	2,5	1,5	2,7	3,2		2,0	3,0
	Schiffsversorgung mit Waren/ Ausrüstungsgegenständen (einschl. Einrichtungen u. Kapazitäten)	2,7	1,8	2,7	3,2		2,8	2,8
Passagiertransport	Transportstrukturen im/vom Hafen (z.B. Hafenstraßennetz, Bahn-/Autobahnanschluss)	2,5	2,3	4,0	2,4		2,4	1,8
	Parkplätze und Flächenbefestigungen	3,2	5,0	4,0	2,5		3,0	2,8
	Nähe zu (internat.) Flughäfen mit Anschluss an (größere) Städte	1,5	1,0	1,7	2,0		1,5	1,2
	Transportmöglichkeiten von Passagieren im Hafen (z.B. dürfen Passagiere zwischen Liegeplatz und Hafentor/-eingang laufen oder sind Shuttlebusse Pflicht?)	2,2	2,5	2,3	2,0		2,4	1,8
Passagiertransfer	vorhandener Passagierterminal (inkl. Kapazitäten, Transferanlagen, Wartebereiche etc.)	2,0	3,5	2,0	2,0		1,5	1,2
	Gepäckhandhabung (Gepäckübernahme auf das Schiff, Verteilung auf Kabinen etc.)	2,1	3,0	2,0	2,2		2,0	1,2
Passagierservice	Übernachtungsmöglichkeiten/ Beherbergungseinrichtungen in Hafennähe	2,6	2,0	2,7	2,8		3,0	2,4
	verfügbare verkehrsmittelbezogene Passagierservices (z.B. Taxi-, Busstationen, Mietautos)	2,4	3,7	2,3	1,8		2,8	1,8
	verfügbare touristische Services für Passagiere (z.B. Touristinfo./Souvenirstände, Bankdienstl., Internet, Post, Verpflegungsmögl./einrichtungen, Ärztliche Versorgung, Parkservice usw.)	2,6	2,7	2,7	2,0		3,6	2,0
Umweltschutz	Umweltmanagement im Hafen (z.B. Entsorgung der Schiffsabfälle/"waste reception", Müllentsorgungsanlagen u. "reception facilities")	2,4	2,3	2,7	2,5		2,3	2,2
	Anwendung von zertifizierten Hafen-Umweltmanagementsystemen	2,4	3,0	3,3	2,3		2,3	1,6
	Versorgung mit Elektrizität (einschl. Landstromversorgung/Landstromterminals)	3,3	3,5	3,3	3,0		3,8	2,6
Safety & Security	Reduzierung sämtlicher Gefahren für die Gesundheit (einschl. Brandschutz- und Überwachungseinrichtungen)	2,5	3,0	3,0	2,0		2,5	2,2
	Lärmschutz-Maßnahmen in Bezug auf Schiffslärm (Schiffsdieselmotoren)	3,1	4,0	3,3	3,0		2,5	2,5
Kosten	Hafenkosten und -gebühren (einschl. Steuern)	1,6	1,8	2,0	1,4		2,0	1,2

Bewertungsmaßstab: 1=sehr hoher Einfluss; 5=gar kein Einfluss

Quelle: eigene Darstellung

Anhang 32: Einfluss von Hafenwahlkriterien nach Bedeutung nordeuropäischer Fahrtgebiete

Tab. Z 32: Einflusshöhe einzelner Hafenwahlkriterien für befragte Kreuzfahrtanbieter nach Bedeutung der Fahrtgebiete Ostsee und Nordland

		Gesamt (N=22)	hohe Bedeutung Ostsee (N=13)	geringe Bedeutung Ostsee (N=9)	hohe Bedeutung Nordland (N=15)	geringe Bedeutung Nordland (N=7)
geografische Lage	touristische Attraktivität des Hafens/der Hafenstadt/erreichbarer Ziele (Anschluss an größere Städte)	1,5	1,3	1,8	1,6	1,3
	gute seeseitige Erreichbarkeit des Hafens	1,7	1,5	1,9	1,7	1,6
	Nähe des Hafens zu anderen Häfen	2,3	2,0	2,8	2,4	2,1
	Anzahl und Qualität lokaler "Tour Operator"/Reiseveranstalter	2,0	1,5	2,8	1,9	2,1
nautische Faktoren	gute Schiffsnavigation (vorhandene Tide, Eisbedingungen, Unterstützung sicherer Schiffsführung z.B. durch Lotsen)	2,0	1,9	2,2	2,1	1,9
	Größe und Tiefe des Hafenbeckens (Abmessungen, max. Tiefgang etc.)	2,1	1,6	2,8	2,3	1,6
	Art der Hafenzufahrten (Länge/Dauer der Revierfahrt, Wendeböden, Notwendigkeit v. Schleusen etc.)	2,2	1,9	2,7	2,5	1,7
	Anzahl und Größe der Liegeplätze (z.B. Pierlänge/-breite)	2,6	2,4	2,9	2,8	2,1
Schiffsversorgung	Art der Anschlüsse/Einrichtungen für die Schiffsversorgung mit Treibstoff/Strom/Waren	2,8	2,8	2,8	2,5	3,5
	Versorgung mit Frischwasser (einschl. Einrichtungen u. Kapazitäten)	2,9	3,2	2,4	2,8	3,0
	Reparatur und Wartung	3,5	3,5	3,4	3,3	3,7
	Schiffsversorgung mit Treibstoff (einschl. Einrichtungen u. Kapazitäten)	2,5	2,9	1,9	2,5	2,5
	Schiffsversorgung mit Waren/Ausrüstungsgegenständen (einschl. Einrichtungen u. Kapazitäten)	2,7	3,1	2,0	2,7	2,7
Passagiertransport	Transportstrukturen im/vom Hafen (z.B. Hafenstraßennetz, Bahn-/Autobahnanschluss)	2,5	2,5	2,3	2,5	2,3
	Parkplätze und Flächenbefestigungen	3,2	2,9	3,7	3,3	3,0
	Nähe zu (internat.) Flughäfen mit Anschluss an (größere) Städte	1,5	1,5	1,4	1,5	1,5
	Transportmöglichkeiten von Passagieren im Hafen (z.B. dürfen Passagiere zwischen Liegeplatz und Hafentor/-eingang laufen oder sind Shuttlebusse Pflicht?)	2,2	2,0	2,4	2,2	2,0
Passagiertransfer	vorhandener Passagierterminal (inkl. Kapazitäten, Transferanlagen, Wartebereiche etc.)	2,0	1,6	2,6	2,2	1,5
	Gepäckhandhabung (Gepäckübernahme auf das Schiff, Verteilung auf Kabinen etc.)	2,1	1,8	2,4	2,2	1,7
Passagierservice	Übernachtungsmöglichkeiten/ Beherbergungseinrichtungen in Hafennähe	2,6	2,6	2,5	2,7	2,2
	verfügbare verkehrsmittelbezogene Passagierservices (z.B. Taxi-, Busstationen, Mietautos)	2,4	1,9	3,1	2,4	2,3
	verfügbare touristische Services für Passagiere (z.B. Touristinfo/Souvenirstände, Bankdienstl., Internet, Post, Verpflegungsmögl./-einrichtungen, Ärztliche Versorgung, Parkservice usw.)	2,6	2,2	3,1	2,5	2,7
Umweltschutz	Umweltmanagement im Hafen (z.B. Entsorgung der Schiffsabfälle "waste reception", Müllentsorgungsanlagen u. "reception facilities")	2,4	2,4	2,3	2,4	2,3
	Anwendung von zertifizierten Hafen-Umweltmanagementsystemen	2,4	2,3	2,6	2,6	2,0
	Versorgung mit Elektrizität (einschl. Landstromversorgung/Landstromterminals)	3,3	3,0	3,6	3,2	3,3
Safety & Security	Reduzierung sämtlicher Gefahren für die Gesundheit (einschl. Brandschutz- und Überwachungseinrichtungen)	2,5	2,3	2,8	2,4	2,7
	Lärmschutz-Maßnahmen in Bezug auf Schiffslärm (Schiffsdieselmotoren)	3,1	2,9	3,2	3,1	2,8
Kosten	Hafenkosten und -gebühren (einschl. Steuern)	1,6	1,5	1,9	1,5	1,8

Bewertungsmaßstab: 1=sehr hoher Einfluss; 5=gar kein Einfluss

Quelle: eigene Darstellung

Anhang 33: Planungszeitpunkte von Hafenwahlkriterien im Routenplanungsprozess

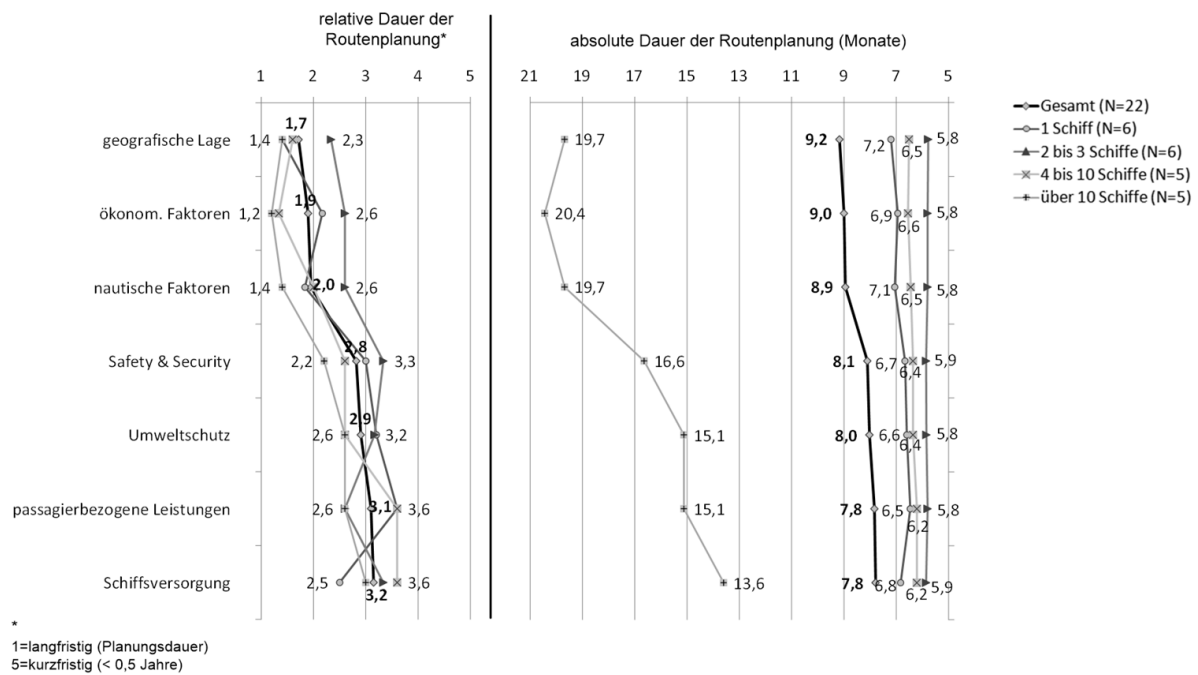


Abb. Z 17: Relative und absolute Planungszeitpunkte von Hafenwahlkriterien im Routenplanungsprozess nach Flottengröße

Quelle: eigene Darstellung

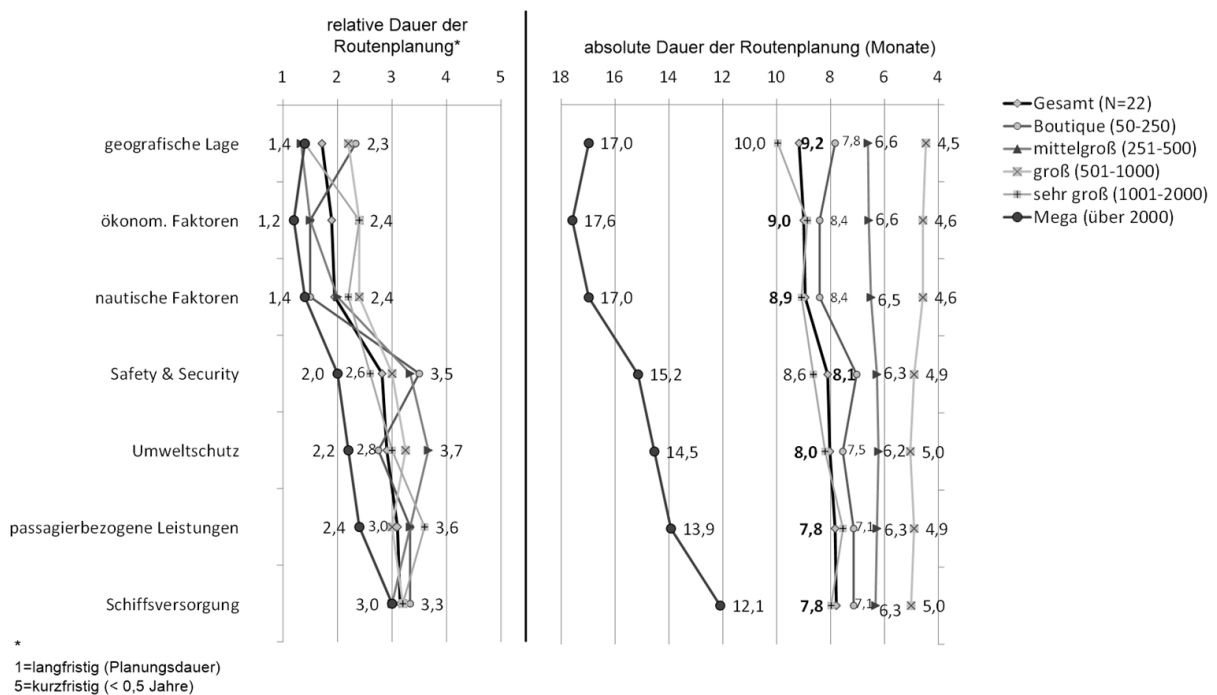


Abb. Z 18: Relative und absolute Planungszeitpunkte von Hafenwahlkriterien im Routenplanungsprozess nach durchschnittlicher Schiffsgröße

Quelle: eigene Darstellung

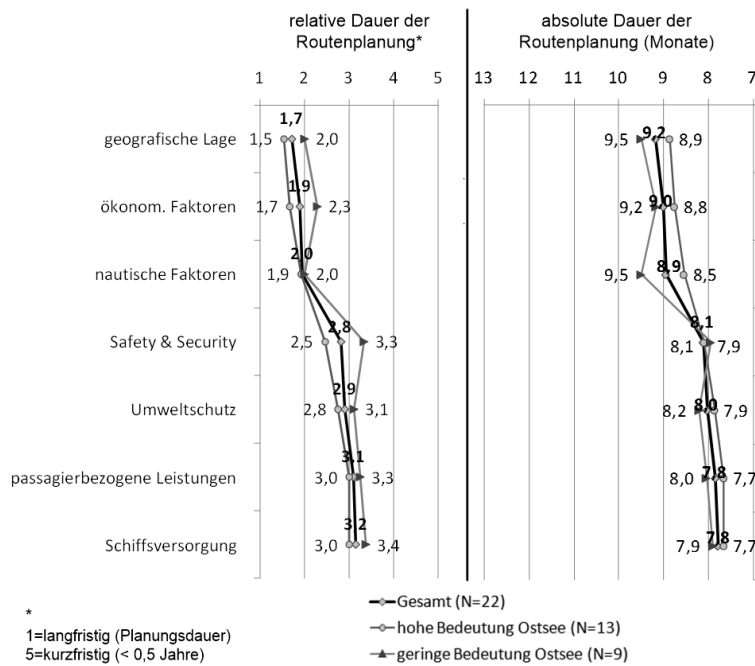


Abb. Z 19: Relative und absolute Planungszeitpunkte von Hafenwahlkriterien im Routenplanungsprozess nach Bedeutung des Fahrtgebietes Ostsee

Quelle: eigene Darstellung

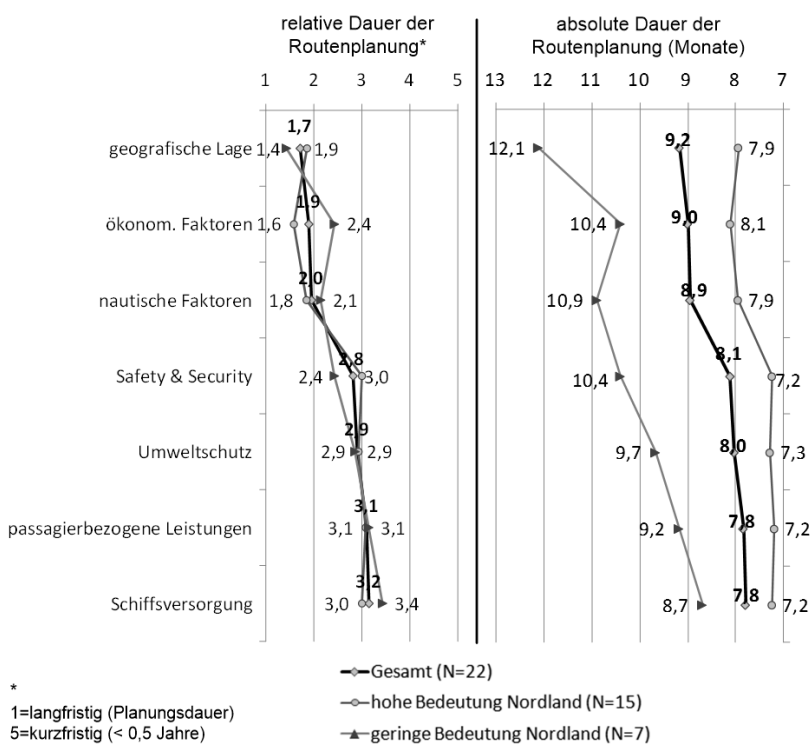


Abb. Z 20: Relative und absolute Planungszeitpunkte von Hafenwahlkriterien im Routenplanungsprozess nach Bedeutung des Fahrtgebietes Nordland

Quelle: eigene Darstellung

Anhang 34: Einflusshöhe von Einzelkriterien auf die Wahl von Kreuzfahrthäfen

Hafenwahlkriterien	Hafenleistungen		Hafeninfrastruktur		Hafensuprastruktur		Kriterienbereiche	
schiffsspezifisch	gute Schiffsnavigation	2,0	Hafenzufahrten	2,2			nautische Faktoren	2,2
			Hafenbecken	2,1				
			Liegplätze	2,6				
	Schiffsversorgung (Treibstoff)	2,5	Einrichtungen zur Schiffsversorgung (Treibstoff/Strom/Waren)	2,8	Reparatur/Wartung	3,5	Schiffsversorgung	2,9
	Schiffsversorgung (Waren/Ausrüstungsgegenstände)	2,7	Einrichtungen zur Schiffsversorgung (Frischwasser)	2,9				
hafen-bezogene Kriterien	Schiffsversorgung (Frischwasser)	2,9						
	passagier-spezifisch				Passagierterminal	2,0	passagier-bezogen	2,3
					Gepäckhandling	2,1		
			Transportstrukturen im/vom Hafen	2,5				
			Parkplätze und Flächenbefestigungen	3,2				
			Flughäfen	1,5				
					Beherbergungseinrichtungen	2,6		
Umwelt-/schutzspezifisch	Landstromversorgung	3,3	Schiffsentsorgungseinrichtungen	2,4			Umwelt	2,7
	zertifiziertes UMS	2,4					Safety & Security	2,8
	Vermeidung sämtlicher Gefahren für die Gesundheit	2,5	Lärmschutzmaßnahmen/-einrichtungen	3,1				
preis-/gebührenspezifisch	Hafenkosten (Schiffsentgelte, passagierbezogene Preise/Gebühren und sonstige Preise/Gebühren)					1,6	Kosten	1,6
lage-bezogene Kriterien	seeseitige geogr. Lage	Erreichbarkeit				1,7	geografische Lage	1,8
		Nähe zu anderen Häfen				2,3		
	landseitige geogr. Lage	touristische Attraktivität				1,5		

Angabe der Mittelwerte, wobei 1 =sehr hoher Einfluss und 5=kein Einfluss.

Abb. Z 21: Einflusshöhe von Hafenwahlkriterien auf die Entscheidung für einen Turnaround-Hafen

Quelle: eigene Darstellung

Hafenwahlkriterien	Hafenleistungen		Hafeninfrastruktur		Hafensuprastruktur		Kriterienbereiche	
hafen-bezogene Kriterien	schiffsspezifisch	gute Schiffsnavigation	2,0	Hafenzufahrten	2,2		nautische Faktoren	2,2
				Hafenbecken	2,1			
				Liegeplätze	2,6			
		Schiffsversorgung (Waren/Ausrüstungsgegenstände)	2,8	Einrichtungen zur Schiffsversorgung (Treibstoff/Strom/Waren)	2,8	Reparatur/Wartung	Schiffsversorgung	3,0
		Schiffsversorgung (Frischwasser)	2,9	Einrichtungen zur Schiffsversorgung (Frischwasser)	2,9			
		Transportmöglichkeiten im Hafen (z.B. Shuttlepflicht)	2,2	Transportstrukturen im/vom Hafen	2,5			
	passagierspezifisch			Parkplätze und Flächenbefestigungen	3,2	touristische Einrichtungen verkehrsmittelbezogene Einrichtungen	passagier-bezogen	2,6
	Umwelt-/schutzspezifisch	Landstromversorgung	3,3	Schiffsentsorgungseinrichtungen	2,4		Umwelt	2,7
		zertifiziertes UMS	2,4					
		Vermeidung sämtlicher Gesundheitsgefahren	2,5	Lärmschutzmaßnahmen/-einrichtungen	3,1		Safety & Security	2,8
preis-/gebührenspezifisch	Hafenkosten (Schiffsentgelte, passagierbezogene Preise/Gebühren und sonstige Preise/Gebühren)					1,6	Kosten	1,6
lage-bezogene Kriterien	seeseitige geogr. Lage	Erreichbarkeit				1,7	geografische Lage	1,9
		Nähe zu anderen Häfen				2,3		
	landseitige geogr. Lage	touristische Attraktivität				1,5		
		lokale Tour Operator				2,0		

Angabe der Mittelwerte, wobei 1 = sehr hoher Einfluss und 5 = kein Einfluss.

Abb. Z 22: Einflusshöhe von Hafenwahlkriterien auf die Entscheidung für einen Stopover-Hafen

Quelle: eigene Darstellung

Anhang 35: Prioritäten von Hafenwahlkriterien nach Anbietersegmenten

Rang	Klassische Kreuzfahrten		Fun-/Clubkreuzfahrten		Expeditionskreuzfahrten		Sonstige	
	Kriterien	Bewertung	Kriterien	Bewertung	Kriterien	Bewertung	Kriterien	Bewertung
1	touristische Attraktivität	1,3	Passagierterminal	1,0	Flughäfen in der Nähe	1,2	touristische Attraktivität/ Erreichbarkeit	1,7
2	Erreichbarkeit/ Preise u. Gebühren	1,5	touristische Attraktivität/ Größe bzw. Tiefe Hafenbecken/Flughäfen in der Nähe	1,2	touristische Attraktivität	1,9	Flughäfen in der Nähe/Passagierterminal/Gepäckhandling/ Übernachtungsmöglch. in Hafennähe	2,0
3	Tour Operator	1,6	Erreichbarkeit/Nähe zu anderen Häfen	1,4	Preise u. Gebühren/ Schiffsversorgung mit Treibstoff	2,0	gute Schiffsnavigation/Größe bzw. Tiefe Hafenbecken/Art d. Hafenzufahrten/Versorg. m. Frischwasser/Passagiertransporte im Hafen/verkehrsmittel-bezog. Passagierservices	2,3
4	Flughäfen in der Nähe	1,7	Gepäckhandling	1,5	Erreichbarkeit	2,1	Art d. Hafenumweltmanagement/zertifiziertes Umweltmanagement/Reduzierung v. Gesundheitsgefahren/Lärmschutz/Preise u. Gebühren	2,5
5	Passagierterminal/ Größe bzw. Tiefe Hafenbecken	1,8	gute Schiffsnavigation/Art d. Hafenzufahrten/Preise u. Gebühren	1,6	Übernachtungsmöglch. in Hafennähe/Schiffsversorg. m. Waren bzw. Ausrüstung	2,2	Anzahl bzw. Größe d. Liegeplätze/Transportstrukturen/Tour Operator	2,7
6	Gepäckhandling	1,9	zertifiziertes Umweltmanagement/Tour Operator	1,8	Anschlüsse/Einrichtungen f. Schiffsversorgung/ Versorgung m. Frischwasser	2,4	Nähe zu anderen Häfen/Anschlüsse bzw. Einrichtungen f. Schiffsversorg./Reparatur u. Wartung/Parkplätze/Stromversorgung./Treibstoffversorgung/ Versorg. m. Waren bzw. Ausrüstung/touristische Services	3,0

Angabe der Mittelwerte, wobei 1 =sehr hoher Einfluss und 5=kein Einfluss.

Abb. Z 23: Gegenüberstellung einflussreicher Einzelkriterien der Hafenwahl verschiedener Kreuzfahrtsegmente

Quelle: eigene Darstellung

V. Literaturverzeichnis

- AAPA = AMERICAN ASSOCIATION OF PORT AUTHORITIES, September 1998. *Environmental Management Handbook* [online] [Zugriff am: 04.06.2014]. Verfügbar unter: <http://www.aapa-ports.org/Issues/content.cfm?ItemNumber=989>.
- ABOUMERHI CRUISES, o. J. *Orient Queen II* [online]. *Cruises beyond your dream* [Zugriff am: 03.09.2013]. Verfügbar unter: http://aboumerhicruises.net/wp-content/uploads/2013/07/new_fact_sheet.pdf.
- ADEN, D., 2008. Seehäfen. Logistische Netzknoten der Globalisierung. In: H. BAUMGARTEN, Hg. *Das Beste der Logistik. Innovationen, Strategien, Umsetzungen*. Berlin, Heidelberg: Springer, S. 391–403.
- AHRENS, S., 2008. Theme cruises and Baltic opportunities. In: K.-H. BREITZMANN, Hg. *Cruise and Ferry Passenger Shipping. Growth Potential, Ports, Regional Marketing and Economic Effects in the Baltic Sea Region. International Conference, 21-23 November 2007*. Beiträge und Informationen aus dem Ostseeinstitut für Marketing, Verkehr und Tourismus an der Universität Rostock. Rostock: Ostseeinst. für Marketing Verkehr und Tourismus an der Univ. Rostock, S. 31–36.
- AIDA CRUISES, 2012. *AIDA Online-Katalog 2013/2014* [online] [Zugriff am: 24.08.2013]. Verfügbar unter: <http://www.aida.de/index.php?id=24652>.
- AIDA CRUISES, Mai 2014. *AIDA Cares 2014* [online]. *Zusammenfassung* [Zugriff am: 26.01.2015]. Verfügbar unter: http://d1ozq1nmb5vv1n.cloudfront.net/file-admin/user_upload/v4/Unternehmen/Nachhaltigkeit/AIDA_Cares_2014/AIDA_cares_2014.pdf.
- ALDERTON, P.M., 2008. *Port management and operations*. 3. ed. London: Informa. Lloyd's practical shipping guides.
- ALTHOF, W., 2000. *Incoming-Tourismus*. München, Wien: Oldenbourg.
- ALTHOF, W., 2001. *Incoming-Tourismus*. 2., vollst. überarb. Aufl. München, Wien: Oldenbourg. Lehr- und Handbücher zu Tourismus, Verkehr und Freizeit.
- AMBIENTE KREUZFAHRTEN, 2013. *Kreuzfahrten mit MS Azores* [online] [Zugriff am: 10.09.2013]. Verfügbar unter: <http://www.ambiente-kreuzfahrten.de/>.

- ANDERSON, C.M., Y.-A. PARK, Y.-T. CHANG, C.-H. YANG, T.-W. LEE und M. LUO, 2008. A game-theoretic analysis of competition among container port hubs : the case of Busan and Shanghai [1]. In: *Maritime Policy & Management*. **35**(1), S. 5–26.
- ANTARPPPLY EXPEDITIONS, 2013. *Explore Antarctica on board the Ushuaia* [online] [Zugriff am: 10.09.2013]. Verfügbar unter: <http://www.antarppply.com/>.
- ASTORIA REISEBÜRO GMBH, 2012. *Kreuzfahrten – Kreuzfahrt – Schiffs- und Seereisen* [online] [Zugriff am: 04.12.2012]. Verfügbar unter: <http://www.kreuzfahrten-zentrale.de/>.
- ASUKA CRUISE, 2013. *Asuka II Cruise Information* [online] [Zugriff am: 18.09.2013]. Verfügbar unter: <http://www.asukacruise.co.jp/english/>.
- ATMOSFAIR, 2010. *CO2 Emissionsrechner für Hochseekreuzfahrten* [online]. *Dokumentation der Berechnungsmethode* [Zugriff am: 20.02.2012]. Verfügbar unter: https://www.atmosfair.de/fileadmin/user_upload/Mediencke/Downloadmaterial/externeDoku_v1_1.pdf.
- AURORA EXPEDITIONS, 2013. *Antarctica Cruises / Arctic Cruises / Antarctic Expeditions* [online] [Zugriff am: 11.09.2013]. Verfügbar unter: <http://www.auroraexpeditions.com.au/>.
- AUSTRALIS, o. J. *Expeditions-Kreuzfahrten* [online]. *Patagonien - Feuerland - Kap Hoorn. September 2013 - April 2014* [Zugriff am: 04.09.2013]. Verfügbar unter: <http://www.australis.com/site/ger/files/2013/03/ALEMAN.pdf>.
- BABST, G., E. BUZMANN, J. HAALCK und H. MÜLLER, 1969. *Handbuch Seeverkehr Band 1. Herausgegeben von Heinz Neukirchen*. Berlin: Transpress, Verl. für Verkehrswesen, 1.
- BAHLKE, C., 2004. *Umsetzung der Agenda 21 in europäischen Seehäfen am Beispiel Lübeck-Travemünde* [online]. *Endbericht Anlagenband I. Forschungsbericht UBA FuE-Vorhaben: FKZ 201 96 105* [Zugriff am: 05.08.2012]. Verfügbar unter: <http://www.umweltdaten.de/publikationen/fpdf-l/2982.pdf>.
- BAIRD, A.J., 1997. An investigation into the suitability of an enclosed seaport for cruise ships the case of Leith. In: *Maritime Policy & Management*. **24**(1), S. 31–43.

- BALLING, R., 1997. *Kooperation. Strategische Allianzen, Netzwerke, Joint-Ventures und andere Organisationsformen zwischenbetrieblicher Zusammenarbeit in Theorie und Praxis*. Frankfurt am Main, Berlin, Bern u.a.: Lang. Europäische Hochschulschriften : Reihe 5, Volks- und Betriebswirtschaft, 2099.
- BAUER, H.H., 1989. *Marktabgrenzung. Konzeption und Problematik von Ansätzen und Methoden zur Abgrenzung und Strukturierung von Märkten unter besonderer Berücksichtigung von marketingtheoretischen Verfahren*. Berlin: Duncker & Humblot. Schriften zum Marketing, 23.
- BAUMANN, E.J. und J.W. MUNDT, 2000. Kreuzfahrten. In: J.W. MUNDT, Hg. *Reiseveranstaltung. Lehr- und Handbuch*. 5., völlig Neubearb. und erw. Aufl. München, Wien: Oldenbourg, S. 283–311.
- BEINE, C., R. LAGONI (Mitarb.), 2008. Sicherheitsinitiativen im Kontext der Hafenwahl der Reeder. In: *Sicherheit in Seehäfen : Ergebnisse des FORSI-Workshops in Kooperation mit dem Institut für Seerecht und Seehandelsrecht und der Handelskammer Hamburg*, S. 53–60.
- BENKENSTEIN, M., 2002. *Strategisches Marketing. Ein wettbewerbsorientierter Ansatz*. 2., überarb. und erw. Aufl. Stuttgart: Kohlhammer. Kohlhammer Edition Marketing.
- BENKENSTEIN, M. und T. BEYER, 2005. Kooperationen im Marketing. In: J. ZENTES, B. SWOBODA und D. MORSCHETT, Hg. *Kooperationen, Allianzen und Netzwerke. Grundlagen - Ansätze - Perspektiven*. 2., überarb. und erw. Aufl. Wiesbaden: Gabler, S. 797–819.
- BEREKOVEN, L., W. ECKERT und P. ELLENRIEDER, 2006. *Marktforschung. Methodische Grundlagen und praktische Anwendung*. 11., überarbeitete Auflage. Wiesbaden: Betriebswirtschaftlicher Verlag Dr. Th. Gabler/GWV Fachverlage GmbH Wiesbaden.
- BEREKOVEN, L., W. ECKERT und P. ELLENRIEDER, 2009. *Marktforschung. Methodische Grundlagen und praktische Anwendung*. 12., überarb. u. erw. Aufl. Wiesbaden: Gabler.
- BERNARD, K., 1995. *Marketing promotion tools for ports*. New York: United Nations. UNCTAD monographs on port management, 12.

- BERRA, J., 17.01.2014. *2014 Clia Annual State of the Industry Press Conference & Media Marketplace* [Vortrag]: Cruise Lines International Association (CLIA). [Zugriff am: 27.06.2014]. Verfügbar unter: <http://www.cruising.org/sites/default/files/pressroom/PressConferencePresentation.pdf>.
- BICHOU, K. und R. GRAY, 2005. A critical review of conventional terminology for classifying seaports. In: *Transportation research : an internat. journal.* **39**(1), S. 75–92.
- BIEBIG, P., W. ALTHOF und N. WAGENER, 2008. *Seeverkehrswirtschaft. Kompendium.* 4., bearb. und aktualisierte Aufl. München: Oldenbourg.
- BIEBIG, P., H. DORA und J. LÜSCH, 1980. *Hafenwirtschaft. Grundlagen.* Berlin: Transpress, Verl. für Verkehrswesen.
- BIEHN, N., 2006. A cruise ship is not a floating hotel. In: *Journal of revenue and pricing management.* **5**(2), S. 135–142.
- BIRKA CRUISES, 2013. *Start* [online] [Zugriff am: 12.09.2013]. Verfügbar unter: <https://en.birka.se/>.
- BJELICIC, B., 2012. Development of the Cruise Industry Structure - the Supply Side. In: M. VOGEL, A. PAPATHANASSIS und B. WOLBER, Hg. *The Business and Management of Ocean Cruises.* Wallingford, Oxfordshire, Cambridge, MA: CABI, S. 19–29.
- BLUE LAGOON CRUISES, 2013. *Fiji Cruises / Official Site* [online] [Zugriff am: 10.09.2013]. Verfügbar unter: <http://www.bluelagooncruises.com/?gclid=COjdkJzliL0CFWjpwgod1wMANA>.
- BÖHLER, H., 2004. *Marktforschung.* 3., völlig neu bearb. u. erw. Aufl. Stuttgart: Kohlhammer. Kohlhammer Edition Marketing.
- BORTZ, J. und N. DÖRING, 2006. *Forschungsmethoden und Evaluation. Für Human- und Sozialwissenschaftler.* 4., überarb. Aufl. Heidelberg: Springer.
- BPO = BALTIC PORTS ORGANIZATION, 18.11.2014. *The date of mandatory delivery of sewage at ports still unclear* [online] [Zugriff am: 25.01.2015]. Verfügbar unter: <http://www.bpoports.com/the-date-of-mandatory-delivery-of-sewage-at-ports-still-unclear.html>.
- BPO = BALTIC PORTS ORGANIZATION, 2015. *About Baltic Ports Organization* [online] [Zugriff am: 09.07.2015]. Verfügbar unter: <http://www.bpoports.com/about-bpo.html>.

- BRAUN, B.M., J.A. XANDER und K.R. WHITE, 2002. The impact of the cruise industry on a region's economy. a case study of Port Canaveral, Florida. In: *Tourism economics*. 8(3), S. 281–288.
- BREITZMANN, K.-H., 1988. Betriebsformen der Seeschifffahrt (Stichwort). In: U. SCHARNOW, Hg. *Lexikon Seefahrt*. 5., bearb. u. erg. Aufl. Berlin: Transpress, S. 67–68.
- BREITZMANN, K.-H., 1997. Seehafen (Stichwort). In: J. BLOECH und G.B. IHDE, Hg. *Vah lens großes Logistiklexikon*. München: Beck; Vahlen, S. 927–931.
- BREITZMANN, K.-H., 2008. Aim and background of the conference on cruise and ferry passenger shipping in the Baltic. In: K.-H. BREITZMANN, Hg. *Cruise and Ferry Passenger Shipping. Growth Potential, Ports, Regional Marketing and Economic Effects in the Baltic Sea Region. International Conference, 21-23 November 2007*. Beiträge und Informationen aus dem Ostseeinstitut für Marketing, Verkehr und Tourismus an der Universität Rostock. Rostock: Ostseeinst. für Marketing Verkehr und Tourismus an der Univ. Rostock, S. 6–12.
- BREITZMANN, K.-H., Hg., 2009. *Cruise and Ferry Passenger Shipping on the Baltic Sea. Mass tourism and/or product differentiation? Baltic Maritime Symposium 09, 18/19 May 2009*. Rostock: Ostseeinst. für Marketing Verkehr und Tourismus an der Univ. Rostock. Beiträge und Informationen aus dem Ostseeinstitut für Marketing, Verkehr und Tourismus an der Universität Rostock, 27.
- BREITZMANN, K.-H., 2010a. Keynote Presentation by Karl-Heinz Breitzmann: Influence of the recession on structure and growth of Baltic maritime transport and the requirements of the EU Baltic Strategy. In: K.-H. BREITZMANN, Hg. *Baltic Maritime Transport after the Recession. Sea Transport and Port Development between Continuity and Restructuring*. Beiträge und Informationen aus dem Ostseeinstitut für Marketing, Verkehr und Tourismus an der Universität Rostock. Rostock: Ostseeinst. für Marketing Verkehr und Tourismus an der Univ. Rostock, S. 9–33.
- BREITZMANN, K.-H., 2010b. Maritimer Verkehr auf der Ostsee im Lichte der neuen EU-Ostseestrategie. In: K.-H. BREITZMANN, Hg. *Die neue EU-Ostseestrategie und ihre Bedeutung für die deutsche Ostseeküste - Offshore-Windkraftlogistik - Herausforderungen und Chancen für den Seeverkehr*. Beiträge und Informationen aus dem Ostseeinstitut für Marketing, Verkehr und Tourismus an der Universität Rostock. Rostock: Ostseeinst. für Marketing Verkehr und Tourismus an der Univ. Rostock, S. 32–50.

- BREITZMANN, K.-H., 2011. Ansiedlung hafenaffiner Industrieunternehmen in Mecklenburg-Vorpommern – eine Übersicht. In: K.-H. BREITZMANN, Hg. *Hafenverbundene Industrie in Mecklenburg-Vorpommern - Zufriedenheit und Ausgaben der Kreuzfahrtpassagiere in Rostock-Warnemünde*. Beiträge und Informationen aus dem Ostseeinstitut für Marketing, Verkehr und Tourismus an der Universität Rostock. Rostock: Ostseeinst. für Marketing Verkehr und Tourismus an der Univ. Rostock, S. 7–21.
- BREITZMANN, K.-H., Hg., 2011. *Cruise and Ferry Passenger Shipping on the Baltic Sea. New opportunities and challenges*. Rostock: Ostseeinst. für Marketing Verkehr und Tourismus an der Univ. Rostock. Beiträge und Informationen aus dem Ostseeinstitut für Marketing, Verkehr und Tourismus an der Universität Rostock, 32.
- BRINKMANN, B., 2005. *Seehäfen : Planung und Entwurf*. Berlin, Heidelberg: Springer.
- BROSIUS, H.-B., A. HAAS und F. KOSCHEL, 2012. *Methoden der empirischen Kommunikationsforschung. Eine Einführung*. 6., erw. u. aktual. Aufl. Wiesbaden: Springer VS. Studienbücher zur Kommunikations- und Medienwissenschaft.
- BSH = BUNDESAMT FÜR SEESCHIFFFAHRT UND HYDROGRAPHIE, 28.07.2011. *Jahresbericht 2010* [online] [Zugriff am: 05.07.2012]. Verfügbar unter: http://www.bsh.de/de/Das_BSH/Presse/Jahresbericht/Jahresbericht2010/JB2010.pdf.
- BUNGE-KERSTEN, M. und H.-J. BUNGE, 2013. *Kreuzfahrt.bunge-web.com* [online] [Zugriff am: 08.01.2013]. Verfügbar unter: <http://www.kreuzfahrt.bunge-web.com/costapacifica.htm>.
- CAPTAIN COOK CRUISES (NSW) PTY LTD., 2013. *Sydney Harbour, Murray River, Great Barrier Reef & Fiji Cruises* [online] [Zugriff am: 10.09.2013]. Verfügbar unter: <http://www.captaincook.com.au/>.
- CARNIVAL CORPORATION & PLC, 01.03.2013. *2012 Annual Report* [online] [Zugriff am: 21.08.2013]. Verfügbar unter: <http://phx.corporate-ir.net/phoenix.zhtml?c=140690&p=irol-reportsother2>.
- CHIMU ADVENTURES, 2013. *Chimu Adventures Antarktis Reisen* [online] [Zugriff am: 10.09.2013]. Verfügbar unter: <http://www.chimuadventures.de/?gclid=CISE0ZrLiL0CFQcTwwod0n4ANg>.

- CIA = CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY, 2013. *The World Factbook* [online] [Zugriff am: 21.09.2013]. Verfügbar unter: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/fields/2060.html#23>.
- CLASSIC INTERNATIONAL CRUISES, 2013. *Home* [online] [Zugriff am: 23.09.2013]. Verfügbar unter: <http://www.cic-cruises.com/>.
- CLAUS, D., 11.11.2014. *Umweltaspekte - Aktuelle Anforderungen an Kreuzfahrthäfen* [Vortrag]. Hamburg. Kreuzfahrt Kongress 2014: Port of Kiel.
- CLIA EUROPE, 2013. *The Cruise Industry* [online]. *Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2013 Edition* [Zugriff am: 09.09.2013]. Verfügbar unter: <http://www.cruise-norway.no/viewfile.aspx?id=3824>.
- CLIA EUROPE, 2014a. *About us* [online] [Zugriff am: 05.07.2014]. Verfügbar unter: <http://www.cliaeurope.eu/about-us>.
- CLIA EUROPE, 2014b. *The Cruise Industry* [online]. *Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2014 Edition* [Zugriff am: 23.06.2014]. Verfügbar unter: http://www.cruiseexperts.org/media/756615/clia_economic_contribution_report_-_16th_june_2014.pdf.
- CLIA = CRUISE LINES INTERNATIONAL ASSOCIATION, 2012. *2012 Cruise Industry Update* [online] [Zugriff am: 27.06.2014]. Verfügbar unter: <http://www.cruising.org/sites/default/files/pressroom/2012CLIAIndustryUpdate.pdf>.
- CLIA = CRUISE LINES INTERNATIONAL ASSOCIATION, 2013. *Cruise Lines & Ships* [online] [Zugriff am: 24.10.2013]. Verfügbar unter: <http://www.cruising.org/cruise-lines-ships>.
- CLIA = CRUISE LINES INTERNATIONAL ASSOCIATION und TNS, Juni 2011. *Cruise Lines International Association 2011 Cruise Market Profile Study* [online] [Zugriff am: 19.08.2011]. Verfügbar unter: http://www.cruising.org/sites/default/files/pressroom/Market_Profile_2011.pdf.
- CLUB MED, 2013. *Kreuzfahrten - im Club Med* [online] [Zugriff am: 12.09.2013]. Verfügbar unter: http://www.clubmed.de/cm/urlaub-kreuzfahrten_p-5-l-DE-pa-NOS_CROISIERES-ac-ad.html.

- COMPAGNIE DU PONANT, 2013. *Luxuskreuzfahrten, Kreuzfahrturlaub, Kreuzfahrtreise* [online]. *Segelyachten a la française* [Zugriff am: 12.09.2013]. Verfügbar unter: [http://de.ponant.com/?utm_source=Google&utm_medium=cpc&utm_content=Po-
nant&utm_campaign=BRAND/\(pays\)/85/\(devise\)/euro/\(redirect\)/1](http://de.ponant.com/?utm_source=Google&utm_medium=cpc&utm_content=Po-
nant&utm_campaign=BRAND/(pays)/85/(devise)/euro/(redirect)/1).
- CORAL PRINCESS CRUISES, 31.10.2012. *Kimberleybrochure 2013-14.pdf* [online] [Zugriff am: 03.09.2013]. Verfügbar unter: [http://coralprincess.com.au/wp-
content/uploads/](http://coralprincess.com.au/wp-
content/uploads/).
- COSTA, 2012. *Cruises 2013* [online]. *Februar 2013-December 2013* [Zugriff am: 25.08.2013]. Verfügbar unter: [http://www.costacruise.com/B2C/IME/Info/bro-
chure_online.htm](http://www.costacruise.com/B2C/IME/Info/bro-
chure_online.htm).
- CROISIÈRES-DE-FRANCE (CDF), o. J. *Méditerranée 2013* [online] [Zugriff am: 30.08.2013]. Verfügbar unter: [http://asp.zone-
secure.net/v2/1843/2355/28281/CDF%2D%2D%2DCroisi%C3%A8res%2Dde
%2DFrance%2D2013%2Epdf](http://asp.zone-
secure.net/v2/1843/2355/28281/CDF%2D%2D%2DCroisi%C3%A8res%2Dde
%2DFrance%2D2013%2Epdf).
- CROISIEUROPE DEUTSCHLAND, 2013. *Schiffsreisen und Seereisen* [online] [Zugriff am: 12.09.2013]. Verfügbar unter: http://www.croisieurope.de/Unsere_Schiffe.aspx.
- CRUISE AND MARITIME VOYAGES, 2013. *Home Page* [online] [Zugriff am: 12.09.2013]. Verfügbar unter: <https://www.cruiseandmaritime.com/>.
- CRUISE BALTIC, Januar 2007. *Cruise Baltic Status Report* [online]. *Final* [Zugriff am: 16.02.2010]. Verfügbar unter: [http://cruisebaltic.customers.compo-
site.net/media%28636,1033%29/Cruise_Baltic_status_report_Jan_07.pdf](http://cruisebaltic.customers.compo-
site.net/media%28636,1033%29/Cruise_Baltic_status_report_Jan_07.pdf).
- CRUISE BALTIC, Mai 2008. *Cruise Baltic Market Review 2008. Final Report*.
- CRUISE BALTIC, 07.05.2009. *Cruise Baltic Market Review 2009* [online] [Zugriff am: 11.03.2011]. Verfügbar unter: [http://www.cruisebaltic.com/me-
dia%281275,1033%29/Cruise_Baltic_Market_Review_2009.pdf](http://www.cruisebaltic.com/me-
dia%281275,1033%29/Cruise_Baltic_Market_Review_2009.pdf).
- CRUISE BALTIC, 18.02.2010. *Cruise Baltic Market Review 2010* [online] [Zugriff am: 13.03.2011]. Verfügbar unter: [http://www.cruisebaltic.com/me-
dia%281315,1033%29/Cruise_Baltic_Market_Review_2010_final.pdf](http://www.cruisebaltic.com/me-
dia%281315,1033%29/Cruise_Baltic_Market_Review_2010_final.pdf).
- CRUISE BALTIC, 18.01.2011. *Cruise Baltic Market Review 2011* [online] [Zugriff am: 13.03.2011]. Verfügbar unter: [http://www.cruisebaltic.com/me-
dia%281389,1033%29/Cruise_Baltic_Market_Review_2011_final.pdf](http://www.cruisebaltic.com/me-
dia%281389,1033%29/Cruise_Baltic_Market_Review_2011_final.pdf).

- CRUISE BALTIC, 12.03.2012. *Cruise Baltic Market Review 2012* [online] [Zugriff am: 24.02.2013]. Verfügbar unter: [http://www.cruisebaltic.com/media\(1544,1033\)/Cruise_Baltic_Market_Review_2012.pdf](http://www.cruisebaltic.com/media(1544,1033)/Cruise_Baltic_Market_Review_2012.pdf).
- CRUISE BALTIC, 2013. *Cruise Baltic passenger numbers* [online] [Zugriff am: 26.08.2013]. Verfügbar unter: [http://www.cruisebaltic.com/media\(4679,1033\)/Cruise_Baltic_statistics_2000-2013.pdf](http://www.cruisebaltic.com/media(4679,1033)/Cruise_Baltic_statistics_2000-2013.pdf).
- CRUISE BALTIC, 11.03.2013. *Market Review 2013* [online]. *Cruise Baltic - One Sea – Oceans of adventures* [Zugriff am: 13.09.2013]. Verfügbar unter: [http://www.cruisebaltic.com/media\(4669,1033\)/Cruise_Baltic_Market_Review_2013.pdf](http://www.cruisebaltic.com/media(4669,1033)/Cruise_Baltic_Market_Review_2013.pdf).
- CRUISE BALTIC, 06.03.2014. *Market Review 2014* [online]. *Cruise Baltic - One Sea - Oceans of adventures* [Zugriff am: 24.06.2014]. Verfügbar unter: [http://www.cruisebaltic.com/media\(5010,1033\)/Cruise_Baltic_Market_Review_2014.pdf](http://www.cruisebaltic.com/media(5010,1033)/Cruise_Baltic_Market_Review_2014.pdf).
- CRUISE EUROPE, 2008. *Cruise Europe Constitution. Last time amended at the AGM 2008 in Klaipeda, Lithuania*.
- CRUISE EUROPE, 17.04.2012. *Hardangerfjord puts forward fuel-saving itinerary*. [Pressemitteilung] [online] [Zugriff am: 04.10.2013]. Verfügbar unter: <http://www.cruise-europe.org/news/hardangerfjord%20puts%20forward%20fuel%20saving%20itinerary>.
- CRUISE EUROPE, 2014. *Port Handbook* [online] [Zugriff am: 05.07.2014]. Verfügbar unter: <http://www.cruiseeurope.com/sites/default/files/pdf/CruiseEurope.pdf>.
- CRUISE ICELAND, 2013. *Iceland* [online]. *your natural cruise destination* [Zugriff am: 19.09.2013]. Verfügbar unter: <http://cruiseiceland.com/wp-content/uploads/2012/11/Cruise-Iceland-2013.pdf>.
- CRUISE NORWAY, 2014. *Presenting Cruise Norway* [online] [Zugriff am: 05.07.2014]. Verfügbar unter: <http://www.cruise-norway.no/About-Cruise-Norway.aspx>.
- CRUISEPOOL GMBH & CO. KG, 2013. *CruisePool - Die Kreuzfahrtdatenbank* [online] [Zugriff am: 08.01.2013]. Verfügbar unter: <http://www.cruisepool-kreuzfahrten.com/>.
- CRYSTAL CRUISES, 09.03.2012. *Crystal Cruises 2013 itineraries* [online] [Zugriff am: 25.08.2013]. Verfügbar unter: <http://www.northstarcruises.com/pdf/itinerary.pdf>.

- CULLINANE, K. und W.K. TALLEY, 2006. Introduction. In: K. CULLINANE und W.K. TALLEY, Hg. *Port economics. Research in transportation economics*. 1. ed. Amsterdam, Boston, Heidelberg u.a.: Elsevier JAI, S. 1–10.
- CUNARD LINE, 2013. *Cunard World Club 2013* [online] [Zugriff am: 20.08.2013]. Verfügbar unter: <http://www.cunard.de/cwc/2013.php>.
- CUXHAVENER NACHRICHTEN, 19.04.2007. *Bekanntnis zum Kreuzfahrtstandort* [online] [Zugriff am: 13.06.2015]. Verfügbar unter: <http://www.cn-online.de/lokales/news/bekanntnis-zum-kreuzfahrtstandort.html>.
- CUXHAVEN-SEITEN, 2013. *Kreuzfahrt - ein Cuxhavener Kind* [online] [Zugriff am: 13.06.2015]. Verfügbar unter: <http://www.cuxhaven-seiten.de/kreuzfahrt/kreuzfahrt.htm>.
- DE LANGEN, P.W. und A.A. PALLIS, 2007. Entry barriers in seaports. In: *Maritime Policy & Management*. **34**(5), S. 427–440.
- DE WILDE, A., 1997. Cruise Europe: Co-operation in Marketing Drive. In: *Cruise + ferry 97. International conference & exhibition. Conference Papers Volume 1*. Olympia 2 Conference & Exhibition Centre, London, 13-15 May 1997. Rickmansworth, England: BML Business Meetings.
- DEKKER, S. und H. STEVENS, 2007. Maritime security in the European Union - empirical findings on financial implications for port facilities. In: *Maritime Policy & Management*. **34**(5), S. 485–499.
- DFDS SEAWAYS, 2011. *Übersicht MiniKreuzfahrten* [online] [Zugriff am: 06.03.2011]. Verfügbar unter: http://www.dfdsseaways.de/kurzurlaub/Uebersicht-MiniKreuzfahrten?gclid=CMWP0eqQuqcCFQK-zAodBSZh_g.
- DIE PRESSE, 31.01.2014. *Im Hafen an die Steckdose* [online] [Zugriff am: 14.11.2014]. Verfügbar unter: <http://diepresse.com/home/wirtschaft/energie/1556547/Im-Hafen-an-die-Steckdose>.
- DISNEY CRUISE LINE, 2013. *Official Website* [online] [Zugriff am: 12.09.2013]. Verfügbar unter: <http://disneycruise.disney.go.com/>.
- DÖRING, H., 2013. *Kreuzfahrt-Verzeichnis: Datenbanken, Sonderangebote* [online] [Zugriff am: 10.01.2013]. Verfügbar unter: <http://www.kreuzfahrt-verzeichnis.de/reedereien/>.

- DOUWES, S., 2009. *Itinerary Planning: 'Demand and Revenues'* [online] [Zugriff am: 10.08.2012]. Verfügbar unter: <https://www.cruiseindustrynews.com/cruise-news-articles/67-articles/2448-spring-09-itinerary-planning-demand-and-revenues.html>.
- DROSSEL, G., 2014. Wir holen die Kreuzfahrt nach Hause. In: *Kreuzfahrten - News & Highlights der kommenden Saison*, S. 6–9.
- DRV = DEUTSCHER REISEVERBAND, 11.9.2012. *Erstmals mehr als 20 Millionen Kreuzfahrtpassagiere weltweit*. [Pressemitteilung] [online] [Zugriff am: 19.02.2013]. Verfügbar unter: <http://www.drv.de/fachthemen/schiff/detail/article/132/erstmals-mehr-als-20-millionen-kreuzfahrtpassagiere-weltweit.html>.
- DUFFY, C. und J. BERRA, 30.01.2013. *2013 Cruise Industry* [Vortrag]. New York City: Cruise Lines International Association (CLIA). [Zugriff am: 27.06.2014]. Verfügbar unter: http://www.cruising.org/sites/default/files/press-room/January30Deck_FINAL.pdf.
- DWIF-CONSULTING GMBH und MYRIAD MARKETING, August 2013. *ONE BSR Market Research: US Tourism Demand for the Baltic Sea Region* [online]. *Final Report* [Zugriff am: 19.10.2014]. Verfügbar unter: http://www.visithelsinki.fi/sites/visithelsinki.fi/files/files/Tutkimukset/final_report_one_bsr.pdf.
- ECC = EUROPEAN CRUISE COUNCIL, 16.06.2011. *The Cruise Industry* [online]. *A Leader in Europe's Economic Recovery. Contribution of Cruise Tourism to the Economics of Europe 2011 Edition* [Zugriff am: 19.02.2013]. Verfügbar unter: <http://www.europeancruisecouncil.com/content/ECC%20Impact-Report-2011.pdf>.
- ECC = EUROPEAN CRUISE COUNCIL, 26.06.2012. *The Cruise Industry* [online]. *Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe. 2012 Edition* [Zugriff am: 19.02.2013]. Verfügbar unter: <http://www.europeancruisecouncil.com/content/economic%20report.pdf>.
- ECC = EUROPEAN CRUISE COUNCIL und ASHCROFT & ASSOCIATES LTD., 26.09.2010. *European Cruise Council 2010/2011 Report* [online]. *Grow, develop, innovate, build, protect, health, people, communities, responsible, safe, environment, enjoyment, holidays* [Zugriff am: 18.03.2011]. Verfügbar unter: http://www.europeancruisecouncil.com/downloads/ecc_report_2010_2011.pdf.

ECC = EUROPEAN CRUISE COUNCIL und ASHCROFT & ASSOCIATES LTD., 09.12.2011. *European Cruise Council 2011/2012 Report* [online]. *Making a real social and economic contribution to Europe's economy* [Zugriff am: 02.02.2012]. Verfügbar unter: <http://www.europeancruisecouncil.com/content/ecc.pdf>.

ECC = EUROPEAN CRUISE COUNCIL und ASHCROFT & ASSOCIATES LTD., 21.11.2012. *European Cruise Council 2012/2013 Report* [online] [Zugriff am: 20.12.2012]. Verfügbar unter: <http://www.europeancruisecouncil.com/content/ECC%20Report%202012-13.pdf>.

ESPO = EUROPEAN SEA PORTS ORGANISATION, Mai 2013. *ESPO Port Performance Dashboard 2013* [online] [Zugriff am: 03.06.2014]. Verfügbar unter: http://www.espo.be/images/stories/Publications/studies_reports_surveys/espo_dashboard_2013%20final.pdf.

ESPO = EUROPEAN SEA PORTS ORGANISATION, 2014. *About ESPO - Membership* [online] [Zugriff am: 05.07.2014]. Verfügbar unter: http://www.espo.be/index.php?option=com_content&view=article&id=68&Itemid=70.

ESPO = EUROPEAN SEA PORTS ORGANISATION und EPF = EcoPORTS FOUNDATION, 2010. *ESPO / EcoPorts Port Environmental Review 2009* [online]. *European Sea Ports Organisation's Review of Environmental Benchmark Performance in collaboration with the EcoPorts Foundation (EPF). Executive Summary* [Zugriff am: 06.04.2011]. Verfügbar unter: <http://www.espo.be/downloads/archive/5b1261d2-35e9-42f6-bed4-39037ecec3e4.pdf>.

ETSTUR, 2013. *Etstur Gemisi* [online] [Zugriff am: 12.09.2013]. Verfügbar unter: <http://www.etstur.com/Etstur-Gemisi-Vizesiz-Yunan-Adalari-Turlari>.

EUROPÄISCHER RAT, 11.05.1999. *Richtlinie 1999/32/EG vom 26. April 1999 über eine Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe und zur Änderung der Richtlinie 93/12/EWG*, Amtsblatt der Europäischen Union (L 121).

EUROPÄISCHES PARLAMENT UND RAT, 28.12.2000. *Richtlinie 2000/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2000 über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände - Erklärung der Kommission*, Amtsblatt der Europäischen Union (L 332).

EUROPÄISCHES PARLAMENT UND RAT, 29.04.2004. *Verordnung (EG) Nr. 725/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. März 2004 zur Erhöhung der Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen*, Amtsblatt der Europäischen Union (L 129).

EUROPÄISCHES PARLAMENT UND RAT, 22.07.2005. *Richtlinie 2005/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Juli 2005 zur Änderung der Richtlinie 1999/32/EG hinsichtlich des Schwefelgehalts von Schiffskraftstoffen*, Amtsblatt der Europäischen Union (L 191).

EUROPÄISCHES PARLAMENT UND RAT, 30.09.2005. *Richtlinie 2005/35/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. September 2005 über die Meeresverschmutzung durch Schiffe und die Einführung von Sanktionen für Verstöße*, Amtsblatt der Europäischen Union (L 255).

EUROPÄISCHES PARLAMENT UND RAT, 27.10.2009. *Richtlinie 2009/123/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Änderung der Richtlinie 2005/35/EG über die Meeresverschmutzung durch Schiffe und die Einführung von Sanktionen für Verstöße*, Amtsblatt der Europäischen Union (L 280).

EUROPÄISCHES PARLAMENT UND RAT, 22.12.2009. *Verordnung (EG) Nr. 1221/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. November 2009 über die freiwillige Teilnahme von Organisationen an einem Gemeinschaftssystem für Umweltmanagement und Umweltbetriebsprüfung und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 761/2001, sowie der Beschlüsse der Kommission 2001/681/EG und 2006/193/EG*, Amtsblatt der Europäischen Union (L 342).

EUROPEAN COMMISSION, 2008. *EMAS - Factsheet* [online]. *EMAS and ISO/EN ISO 14001: differences and complementarities* [Zugriff am: 06.04.2011]. Verfügbar unter: http://www.emas.de/fileadmin/user_upload/04_ueberemas/PDF-Dateien/Unterschiede_iso_en.pdf.

EUROPEAN COMMISSION, August 2009. *Tourist facilities in ports* [online]. *The environment factor* [Zugriff am: 07.02.2012]. Verfügbar unter: http://ec.europa.eu/maritime-affairs/documentation/studies/documents/environment_factor_en.pdf.

- EUROPEAN COMMISSION, 15.10.2009. *Tourist facilities in ports - Growth opportunities for the European maritime economy* [online]. *economic and environmentally sustainable development of tourist facilities in ports. Study report* [Zugriff am: 28.09.2011]. Verfügbar unter: http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/tourist_facilities/report_en.pdf.
- EUROPEAN COMMISSION, 2011. *Study on the economic effects of Maritime Spatial Planning. Final Report*. Legal and socio-economic studies in the field of the Integrated Maritime Policy for the European Union. Brüssel.
- EUROSTAT, 2009. *Maritime transport* [online]. *Reference Metadata in Euro SDMX Metadata Structure (ESMS)* [Zugriff am: 02.03.2010]. Verfügbar unter: http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_SDDS/de/mar_esms.htm.
- FANTAPIÉ ALTOBELLI, C., 2011. *Marktforschung. Methoden - Anwendungen - Praxisbeispiele*. 2., überarb. u. erw. Aufl. Konstanz, München: UVK Verlagsgesellschaft mbH.
- FIDELIO CRUISE SOFTWARE GMBH, 2011. *Fidelio Cruise - a MICROS company* [online] [Zugriff am: 13.02.2011]. Verfügbar unter: <http://www.fcruise.com/PRODUCTS/FleetManagementSystemFMS/tabid/266/Default.aspx>.
- FLEMING, D.K. und A.J. BAIRD, 1999. Some reflections on port competition in the United States and western Europe. In: *Maritime Policy & Management*. **26**(4), S. 383–394.
- FRED. OLSEN CRUISE LINES, 2013. *Fred Olsen Cruises* [online]. *Worldwide 2013/2014* [Zugriff am: 25.08.2013]. Verfügbar unter: <http://www.fredolsencruises.com/cruise-brochures/cruise-brochures>.
- FREYER, W., 2011. *Tourismus. Einführung in die Fremdenverkehrsökonomie*. 10. Aufl. München: Oldenbourg. BWL Tourismus 8-2011.
- FRIDELL, E., H. WINNES und J. BERGHOLTZ, 2013. *An analysis of environmentally differentiated port fees* [online] [Zugriff am: 19.10.2014]. Verfügbar unter: http://www.clean-baltic-sea-shipping.com/uploads/files/An_analysis_of_environmentally_differentiated_port_fees_Task_4.6.pdf.
- FTI CRUISES, 2012. *FTI Berlin* [online]. *Abfahrten November 2012 bis Oktober 2013* [Zugriff am: 29.08.2013]. Verfügbar unter: <http://www.fti-cruises.com/katalog/jahreskatalog.html>.

- G ADVENTURES, 2013. *MS Expedition - Cruise the Arctic and Antarctic* [online] [Zugriff am: 11.09.2013]. Verfügbar unter: <http://www.gadventures.com/ms-expedition-cruises/>.
- G.P. Wild = G.P. WILD (INTERNATIONAL) LTD., 2011. *Cruising and the Environment 2012. Special Report*.
- G.P. Wild = G.P. WILD INTERNATIONAL LTD., December 2012. *Cruise industry statistical review 2011/12*. Haywards Heath.
- G.P. Wild = G.P. WILD INTERNATIONAL LTD. und BREA = BUSINESS RESEARCH & ECONOMIC ADVISORS, Februar 2008. *Contribution of Cruise Tourism to the economies of Europe* [online]. 2008 Edition [Zugriff am: 24.06.2014]. Verfügbar unter: <http://www.ashcroftandassociates.com/images/Supp-EIR-2008.pdf>.
- G.P. Wild = G.P. WILD INTERNATIONAL LTD. und BREA = BUSINESS RESEARCH & ECONOMIC ADVISORS, Mai 2009. *Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2008. Prepared for the European Cruise Council Euroyards*.
- G.P. Wild = G.P. WILD INTERNATIONAL LTD. und BREA = BUSINESS RESEARCH & ECONOMIC ADVISORS, 15.09.2010. *The Cruise Industry* [online]. A €34 Billion Partner in Europe's Economic Growth. *Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2010 Edition* [Zugriff am: 13.02.2011]. Verfügbar unter: <http://www.cruise-norway.no/viewfile.aspx?id=3022>.
- GABE, T.M., C.P. LYNCH und J.C. MCCONNON, JR., 2006. Likelihood of Cruise Ship Passenger Return to a Visited Port: The Case of Bar Harbor, Maine. In: *Journal of travel research*. **44**(3), S. 281–287.
- GARCIA-ALONSO, L. und J. SANCHEZ-SORIANO, 2009. Port selection from a hinterland perspective. In: *Maritime economics & logistics : a quarterly scientific journal committed to the advancement of maritime economics as a distinct and well defined branch of both applied economics and international business*. **11**(3), S. 260–269.
- GEBR. SCHOEMAKER GMBH & CO. KG, 2015. *Cruise Ship Supply* [online] [Zugriff am: 16.01.2015]. Verfügbar unter: <http://schoemaker.de/cruise-ship-supply/>.

- GERMANISCHER LLOYD AG, 2010. *Bauvorschriften & Richtlinien 2011* [online].
Klassifikations- und Bauvorschriften : Schiffstechnik. Teil 1, Kapitel 1, Abschnitt 15
[Zugriff am: 27.03.2011]. Verfügbar unter: <http://www.gl-group.com/infoServices/rules/pdfs/deutsch/schiffst/teil-1/kap-1/deutsch/abschn15.pdf>.
- GERRITS, W.A., 2007. *Dynamic port planning under competition*. [Masterarbeit].
Development of a tool for strategic investment planning. Delft: Delft University of Technology and Significance, Faculty of Civil Engineering and Geosciences, Section of Hydraulic Engineering.
- GI-TAE, Y. und D.-W. SONG, 2006. An Application of the Hierarchical Fuzzy Process to Container Port Competition: Policy and Strategic Implications. In: *Transportation*. **33**(4), S. 409–422.
- GOLDEN, F.W. und J. BROWN, 2006. *European Cruises & Ports of Call*. 4th ed. Hoboken, N.J., Chichester: Frommer's; John Wiley. Frommer's.
- GRONEGGER, I., 2011. Ostsee wird Abwasser-Sondergebiet. In: *Wasserwirtschaft Wassertechnik*(3).
- GROß, S., 2011. *Tourismus und Verkehr. Grundlagen, Marktanalyse und Strategien von Verkehrsunternehmen*. München: Oldenbourg.
- GROSS, S. und M. LÜCK, 2012. Cruise Line Strategies for Keeping Afloat. In: M. VOGEL, A. PAPATHANASSIS und B. WOLBER, Hg. *The Business and Management of Ocean Cruises*. Wallingford, Oxfordshire, Cambridge, MA: CABI, S. 63–76.
- GRUNWALD, G. und B. HEMPELMANN, 2012. *Angewandte Marktforschung. Eine praxisorientierte Einführung*. München: Oldenbourg Wissenschaftsverlag GmbH.
- GUI, L. und A.P. RUSSO, 2011. Cruise ports: a strategic nexus between regions and global lines. evidence from the Mediterranean. In: *Maritime Policy & Management*. **38**(2), S. 129–150.
- GUY, E. und B. URLI, 2006. Port Selection and Multicriteria Analysis. An Application to the Montreal-New York Alternative. In: *Maritime economics & logistics : a quarterly scientific journal committed to the advancement of maritime economics as a distinct and well defined branch of both applied economics and international business*. **8**(2), S. 169–186.

- HADER, A., B. VOLK und M. ZACHCIAL, Januar 2000. *Ökonomische Anreizsysteme für umweltverträglichen Seeverkehr* [online]. *Endbericht* [Zugriff am: 02.04.2011]. Verfügbar unter: <http://www.marnetwork.de/beratung/pdf/greenshipping.pdf>.
- HALL, D., 2007. Ocean Cruising. Market dynamics, product responses and onshore impacts. In: D. PINDER und B. SLACK, Hg. *Shipping and ports in the twenty-first century : globalisation, technological change and the environment*. Ocean policy and management series. Transferred to digital printing. London [u.a.]: Routledge, S. 99–120.
- HAMBURGER ABENDBLATT, 10.09.2013. *Senat beschließt Landstrom-Versorgung für Kreuzfahrtschiffe* [online] [Zugriff am: 14.11.2014]. Verfügbar unter: <http://www.abendblatt.de/hamburg/article119891120/Senat-beschliesst-Landstrom-Versorgung-fuer-Kreuzfahrtschiffe.html>.
- HAMBURGER ABENDBLATT, 04.10.2014. *Schwimmendes Flüssiggas-Kraftwerk in Hamburg eingetroffen* [online] [Zugriff am: 14.11.2014]. Verfügbar unter: <http://www.abendblatt.de/hamburg/article132916641/Schwimmendes-Fluessiggas-Kraftwerk-in-Hamburg-eingetroffen.html>.
- HANSA TOURISTIK, 2013. *Kreuzfahrten mit Hansa Touristik* [online] [Zugriff am: 11.09.2013]. Verfügbar unter: <http://www.hansatouristik.de/>.
- HAPAG-LLOYD, o. J. *Hapag-Lloyd Geschichte - Die Ära Ballin* [online] [Zugriff am: 08.06.2011]. Verfügbar unter: http://www.hapag-lloyd.com/de/about_us/history_between_1886_1918.html.
- HAPAG-LLOYD KREUZFAHRTEN GMBH, o. J. *Hapag-Lloyd Kreuzfahrten GmbH - Themenreisen* [online] [Zugriff am: 17.05.2011]. Verfügbar unter: <http://www.hlkf.de/red-work/do.php?layoutid=100&node=74609&language=1>.
- HAPAG-LLOYD KREUZFAHRTEN GMBH, 2013a. *Entspannter Traumurlaub auf der MS COLUMBUS 2* [online] [Zugriff am: 30.08.2013]. Verfügbar unter: <http://www.hl-kreuzfahrten.de/schiffe/ms-columbus-2/portrait/>.
- HAPAG-LLOYD KREUZFAHRTEN GMBH, 2013b. *MS BREMEN - Ihre ganz persönliche Expedition* [online] [Zugriff am: 30.08.2013]. Verfügbar unter: <http://www.hl-kreuzfahrten.de/schiffe/ms-bremen/portrait/>.

- HAPAG-LLOYD KREUZFAHRTEN GMBH, 2013c. *MS EUROPA - Ihre schönste Yacht der Welt* [online] [Zugriff am: 30.08.2013]. Verfügbar unter: <http://www.hl-kreuzfahrten.de/schiffe/ms-europa/portrait/>.
- HAPAG-LLOYD KREUZFAHRTEN GMBH, 2013d. *MS EUROPA 2 - Die große Freiheit* [online] [Zugriff am: 30.08.2013]. Verfügbar unter: <http://www.hl-kreuzfahrten.de/schiffe/ms-europa-2/portrait/>.
- HAPAG-LLOYD KREUZFAHRTEN GMBH, 2013e. *MS HANSEATIC - Ihre ganz persönliche Expedition* [online] [Zugriff am: 30.08.2013]. Verfügbar unter: <http://www.hl-kreuzfahrten.de/ships/ms-hanseatic/>.
- HAPPY KREUZFAHRTEN, 2011a. *Minikreuzfahrten - Kurzkreuzfahrten* [online] [Zugriff am: 06.03.2011]. Verfügbar unter: <http://happy-kreuzfahrten.de/minikreuzfahrt-kurzkreuzfahrt.php>.
- HAPPY KREUZFAHRTEN, 2011b. *MS Color Fantasy - Minikreuzfahrt* [online] [Zugriff am: 06.03.2011]. Verfügbar unter: <http://www.happy-kreuzfahrten.de/information/MSColorFantasy.php>.
- HARMONY CRUISE, 2013. *o.T.* [online] [Zugriff am: 10.09.2013]. Verfügbar unter: www.harmonycruise.com.
- HATZAKOS, S., 06.06.2012. *Unified Mediterranean Berth Booking Process* [Vortrag]. *Cruise Update at Posidonia 2012. Metropolitan Expo*. Athens: Medcruise - The Association of Mediterranean Cruise Ports (Medcruise). [Zugriff am: 16.02.2013]. Verfügbar unter: http://www.posidoniaseatourism.com/Images/Presenatations-Cruise-Update/POSIDONIA_MEDCRUISE-berth-allocation.aspx.
- HCC = HANSEATIC CRUISE CENTERS GMBH, 2011. *HanseCC-Tarif für Kreuzfahrtabfertigungen* [online] [Zugriff am: 23.04.2012]. Verfügbar unter: http://unikai.de/images/unikai/downloads/HanseCC_Tarif.pdf.
- HAVER, T., H. MEERSMAN, F. MOGLIA und E. VAN DE VOORDE, 2000. Do mergers and alliances influence European shipping and port competition? In: *Maritime Policy & Management*. **27**(4), S. 363–373.
- HAVER, T., H. MEERSMANN und E. VAN DE VOORDE, 2001. Co-operation and competition in international container transport. strategies for ports. In: *Maritime Policy & Management*. **28**(3), S. 293–305.

- HEBESTREIT, D., 1992. *Touristik-Marketing. Grundlagen, Ziele, Basis-Informationen, Instrumentarien, Strategien, Organisation und Planung des Marketing von Reiseveranstaltern. Ein Handbuch für Praktiker*. 3., erw., überarb. Aufl. Berlin: Berlin-Verl. Spitz.
- HEBRIDEAN ISLAND CRUISES, 2013. *Hebridean Princess - The Small Luxury Cruise Ship* [online] [Zugriff am: 12.09.2013]. Verfügbar unter: <http://www.hebridean.co.uk/our-ship.html>.
- HEINZE, J. und C. HARDT, 2006. *Hafenanlagen für die Kreuzschifffahrt* [Vortrag]: Rostock Port - Hafen-Entwicklungsgesellschaft Rostock mbH (Rostock Port - HERO). [Zugriff am: 08.08.2012]. Verfügbar unter: http://www.rostock.ihk24.de/link-ableblob/1299618/.4./data/15_11_WkS4_4-data.pdf.
- HELAVUORI, M., 2011. Growing requirements for shipping and ports. In: K.-H. BREITZMANN, Hg. *Cruise and Ferry Passenger Shipping on the Baltic Sea. New opportunities and challenges*. Beiträge und Informationen aus dem Ostseeinstitut für Marketing, Verkehr und Tourismus an der Universität Rostock. Rostock: Ostseeinst. für Marketing Verkehr und Tourismus an der Univ. Rostock, S. 63–75.
- HELCOM = HELSINKI COMMISSION, 21.03.2001. *HELCOM Recommendation 22/3. Unified interpretations to ensure a harmonized and effective implementation of the strategy for port reception facilities for ship-generated wastes and associated issues*.
- HELCOM = HELSINKI COMMISSION, 06.03.2002. *HELCOM Recommendation 23/1. Notification of ship's wastes*.
- HELCOM = HELSINKI COMMISSION, 25.06.2003. *HELCOM Recommendation 24/8. Amendments to Annex IV "Prevention of pollution from ships" to the Helsinki Convention, concerning discharge of sewage*.
- HELCOM = HELSINKI COMMISSION, 15.11.2007a. *HELCOM Recommendation 28E/10. Application of the no-special-fee system to ship-generated wastes and maritime litter caught in fishing nets in the Baltic Sea area*.
- HELCOM = HELSINKI COMMISSION, 15.11.2007b. *HELCOM Recommendation 28E/13. Introducing economic incentives as a complement to existing regulations to reduce emissions from ships*.

- HELCOM = HELSINKI COMMISSION, 2015a. *About Us* [online] [Zugriff am: 05.01.2015].
Verfügbar unter: <http://www.helcom.fi/about-us>.
- HELCOM = HELSINKI COMMISSION, 2015b. *Baltic Sea Sewage Port Reception Facilities* [online]. *HELCOM overview 2014. Revised second edition* [Zugriff am: 02.07.2015].
Verfügbar unter:
<http://www.helcom.fi/Lists/Publications/Baltic%20Sea%20Sewage%20Port%20Reception%20Facilities.%20HELCOM%20Overview%202014.pdf#search=PRF>.
- HENRY, J., 2012. Itinerary Planning. In: M. VOGEL, A. PAPATHANASSIS und B. WOLBER, Hg. *The Business and Management of Ocean Cruises*. Wallingford, Oxfordshire, Cambridge, MA: CABI, S. 167–183.
- HERITAGE EXPEDITIONS, 20.09.2012. *The Russian Far East 2013* [online] [Zugriff am: 04.09.2013]. Verfügbar unter: <http://www.heritage-expeditions.com/media/uploads/HeritageRussianFarEast2013.pdf>.
- HERSH, M. und S.P. LADANY, 1989. Optimal Scheduling of Ocean Cruises. In: *INFOR Journal: Information Systems & Operational Research*. **27**(1), S. 48–57.
- HNA GROUP, 2013. *HNA Tourism* [online] [Zugriff am: 23.09.2013]. Verfügbar unter: <http://www.hnagroup.com/en/business/hna-tourism/tourism-introduction/>.
- HOCKMANN, M., 1993. *Bestimmung heutiger und zukünftiger Einflußfaktoren auf die Nachfrage nach Seetouristikleistungen und deren Konsequenzen für die Angebotsseite*. [Dissertation]. Bremen: Universität Bremen, Wirtschaftswissenschaftliche Fakultät.
- HOLLAND AMERICA LINE, 2013. *Cruises, Cruise Ship Deals, Travel Cruises* [online] [Zugriff am: 12.09.2013]. Verfügbar unter: <http://www.hollandamerica.com/main/Main.action>.
- HOLOCHER, K.H., 2002. Organisationsmodelle einer effizienten Hafenverwaltung in Wilhelmshaven. In: K.H. HOLOCHER, Hg. *Wettbewerb im Hafen. Aktuelle europarechtliche und organisatorische Aspekte*. **2**. Elsflether Schriften zur Seeverkehrs- und Hafenwirtschaft. Elsfléth: Fachhochschule Oldenburg, Ostfriesland, Wilhelmshaven, Inst. für Maritime Studien.

- HOLOCHER, K.H., Hg., 2002. *Wettbewerb im Hafen. Aktuelle europarechtliche und organisatorische Aspekte*. Elsflerh: Fachhochschule Oldenburg, Ostfriesland, Wilhelmshaven, Inst. für Maritime Studien. Elsflerher Schriften zur Seeverkehrs- und Hafenwirtschaft, 2.
- HOYLE, B., 1999. Port concentration, inter-port competition and revitalization. the case of Mombasa, Kenya. In: *Maritime Policy & Management*. **26**(2), S. 161–174.
- HPA = HAMBURG PORT AUTHORITY, 2011. *Hafenstrategie und Hafenplanung* [online] [Zugriff am: 29.07.2011]. Verfügbar unter: <http://www.hamburg-port-authority.de/aufgaben/hafenstrategie.html>.
- HURTIGRUTEN, 2012. *Hurtigruten Katalogbestellung* [online]. 2013/2014 [Zugriff am: 24.08.2013]. Verfügbar unter: <http://www.hurtigruten.de/Utils/Katalogbestellung/Katalogbestellung-Auswahl/?gclid=CJG4gcKmlrkCFYfMtAodoyIAHQ>.
- IBEROCRUCEROS, o. J. *Catálogo de Iberocruceros para 2013* [online]. *Cruceros 2013/Invierno 2014* [Zugriff am: 29.08.2013]. Verfügbar unter: <http://www.iberocruceros.com/B2C/E/multimedia/Catalogos/Pages/default.aspx>.
- IBRD = THE INTERNATIONAL BANK FOR RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT und WORLD BANK GROUP, 2007. *Port reform toolkit. Effective decision support for policy makers and practitoners*. 2. Aufl. Washington, DC: The World Bank; Public-Private Infrastructure Advisory Facility.
- IFC = INTERNATIONAL FINANCE COOPERATION und WORLD BANK GROUP, 30.04.2007. *Environmental, Health, and Safety Guidelines for Ports, Harbors, and Terminals* [online] [Zugriff am: 05.07.2012]. Verfügbar unter: <http://www1.ifc.org/wps/wcm/connect/9e558c00488556ebbaf4fa6a6515bb18/Final%2B-%2BPorts%252C%2BHarbors%2Band%2BTerminals.pdf?MOD=AJPERES&id=1323152828015>.
- IMO = INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION, 2012a. *EEDI - rational, safe and effective* [online] [Zugriff am: 14.02.2012]. Verfügbar unter: <http://www.imo.org/MediaCentre/HotTopics/GHG/Pages/default.aspx>.
- IMO = INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION, 2012b. *EEDI - rational, safe, effective* [online] [Zugriff am: 25.11.2014]. Verfügbar unter: <http://www.imo.org/MediaCentre/HotTopics/GHG/Pages/EEDI.aspx>.

- IMO = INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION, 2012c. *List of IMO Conventions* [online] [Zugriff am: 10.02.2012]. Verfügbar unter: <http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Default.aspx>.
- IMO = INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION, 2014. *Reduction of GHG Emissions from Ships* [online]. *Third IMO GHG Study 2014. Final Report* [Zugriff am: 06.01.2015]. Verfügbar unter: <http://www.iadc.org/wp-content/uploads/2014/02/MEPC-67-6-INF3-2014-Final-Report-complete.pdf>.
- IMO = INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION, 2015a. *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)* [online] [Zugriff am: 05.01.2015]. Verfügbar unter: [http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx).
- IMO = INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION, 2015b. *Nitrogen oxides (NOx) – Regulation 13* [online] [Zugriff am: 06.01.2015]. Verfügbar unter: [http://www.imo.org/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Nitrogen-oxides-\(NOx\)-%E2%80%93-Regulation-13.aspx](http://www.imo.org/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Nitrogen-oxides-(NOx)-%E2%80%93-Regulation-13.aspx).
- IMO = INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION, 2015c. *Special Areas under MARPOL* [online] [Zugriff am: 02.01.2015]. Verfügbar unter: <http://www.imo.org/OurWork/Environment/PollutionPrevention/SpecialAreas/UnderMARPOL/Pages/Default.aspx>.
- INSTITUTE FOR SHIPBOARD EDUCATION, 2013. *Semester at Sea* [online] [Zugriff am: 20.09.2013]. Verfügbar unter: <http://www.semesteratsea.org/>.
- IPIECA = INTERNATIONAL PETROLEUM INDUSTRY ENVIRONMENTAL CONSERVATION ASSOCIATION und OCIMF = OIL COMPANIES INTERNATIONAL MARINE FORUM, 2007. *Maritime air emissions and MARPOL Annex VI* [online]. *Strategies and consequences* [Zugriff am: 15.02.2012]. Verfügbar unter: <http://www.ipieca.org/library?tid=10>.
- ISL = INSTITUT FÜR SEEVERKEHRSWIRTSCHAFT UND LOGISTIK, Januar 2014. *Kreuzfahrtpotenzial Hafen Hamburg* [online]. *Ergebnisse und Methodendarstellung* [Zugriff am: 26.06.2014]. Verfügbar unter: <http://www.hamburg-port-authority.de/de/presse/studien-und-berichte/Documents/Kreuzfahrtprognose%20Hamburg%202030.pdf>.

-
- ISL = INSTITUTE OF SHIPPING ECONOMICS AND LOGISTICS, 1981. *Shipping Statistics - Statistik der Schifffahrt. Monthly Figures of Shipping, Shipbuilding, Ports and Sea Trade - Monatszahlen der Schifffahrt, des Schiffbaus, der Häfen und des Seehandels.* **25**(8). Bremen: ISL.
- ISL = INSTITUTE OF SHIPPING ECONOMICS AND LOGISTICS, 1991. *Shipping Statistics.* **35**(7/8). Bremen: ISL.
- ISL = INSTITUTE OF SHIPPING ECONOMICS AND LOGISTICS, 1992. *Shipping Statistics.* **36**(7). Bremen: ISL.
- ISL = INSTITUTE OF SHIPPING ECONOMICS AND LOGISTICS, 2000. *Shipping Statistics and Market Review. Cruise Fleet - ISL Cruise Fleet Register 2000/2001.* **44**(7). Bremen: ISL.
- ISL = INSTITUTE OF SHIPPING ECONOMICS AND LOGISTICS, 2001. *Shipping statistics and market review (SSMR). Cruise Fleet - ISL World Cruise Fleet Register 2001/2002.* **45**(7). Bremen: ISL.
- ISL = INSTITUTE OF SHIPPING ECONOMICS AND LOGISTICS, 2002. *Shipping statistics and market review (SSMR). Cruise Fleet - ISL Cruise Fleet Register 2002/2003.* **46**(7). Bremen: ISL.
- ISL = INSTITUTE OF SHIPPING ECONOMICS AND LOGISTICS, 2004. *Shipping Statistics and Market Review (SSMR). Cruise Fleet - ISL World Cruise Fleet Register 2004/2005.* **48**(7). Bremen: ISL.
- ISL = INSTITUTE OF SHIPPING ECONOMICS AND LOGISTICS, 2009. *Shipping Statistics and Market Review (SSMR). World Passenger and Cruise Shipping/ISL Cruise Fleet Register.* **53**(8). Bremen: ISL.
- ISL = INSTITUTE OF SHIPPING ECONOMICS AND LOGISTICS, 2010. *Shipping Statistics and Market Review (SSMR). World Passenger and Cruise Shipping/ISL Cruise Fleet Register.* **54**(8). Bremen: ISL.
- ISL = INSTITUTE OF SHIPPING ECONOMICS AND LOGISTICS, 2011. *Shipping Statistics and Market Review (SSMR). World Passenger and Cruise Shipping/ISL Cruise Fleet Register.* **55**(8). Bremen: ISL.
- ISL = INSTITUTE OF SHIPPING ECONOMICS AND LOGISTICS, 2012. *Shipping Statistics and Market Review (SSMR). World Passenger and Cruise Shipping/ISL Cruise Fleet Register.* **56**(8). Bremen: ISL.

- ISL = INSTITUTE OF SHIPPING ECONOMICS AND LOGISTICS, 2013. *Shipping Statistics and Market Review (SSMR). World Passenger and Cruise Shipping/ISL Cruise Fleet Register*. 57(8). Bremen: ISL.
- ISO = INTERNATIONAL ORGANIZATION FOR STANDARDIZATION, 2011. *Management and leadership standards* [online]. *ISO 14000 Environmental management - ISO 14000 essentials* [Zugriff am: 06.04.2011]. Verfügbar unter: http://www.iso.org/iso/iso_14000_essentials.
- JANS, B., 2010. Kreuzfahrt-Tourismus. Konzepte - Trends - Perspektiven. In: W. FREYER, B. JANS und P. RÖDER, Hg. *Kreuzfahrt-Tourismus. die Online-Publikation von www.kreuzfahrt-forschung.de*. Dresden.
- JANTUNEN, O., 2008. Trends in cruise vessel design. In: K.-H. BREITZMANN, Hg. *Cruise and Ferry Passenger Shipping. Growth Potential, Ports, Regional Marketing and Economic Effects in the Baltic Sea Region. International Conference, 21-23 November 2007*. Beiträge und Informationen aus dem Ostseeinstitut für Marketing, Verkehr und Tourismus an der Universität Rostock. Rostock: Ostseeinst. für Marketing Verkehr und Tourismus an der Univ. Rostock, S. 37–60.
- JUGOVIĆ, A., V. MEZAK und S. LONČAR, 2006. Organization of Maritime Passenger Ports. In: *Pomorski zbornik*. 44(1), S. 93–104.
- KALUNDBORG HAVN, o. J. *Cruise ships - Port of Kalundborg* [online] [Zugriff am: 10.01.2013]. Verfügbar unter: http://www.portofkalundborg.dk/Cruise_ships.asp.
- KISTNER, P., N. ROTTENBACHER und K. WEBER, 2008. Optimizing flight and cruise occupancy of a cruise line. In: Gesellschaft für Operations-Research, Hg. *Operations research proceedings 2007. Selected papers of the Annual International Conference of the German Operations Research Society (GOR) ; Saarbrücken, September 5 - 7, 2007*. Berlin: Springer, S. 383–388.
- KLEIN, R.A., August 2005. *Playing Off the Ports* [online]. *BC and the Cruise Tourism Industry* [Zugriff am: 30.03.2012]. Verfügbar unter: <http://www.cruisejunkie.com/ccpa3.pdf>.
- KLEINTOURS, 2013. *Cruises - Tours - Travel - Vacations Galapagos Ecuador* [online] [Zugriff am: 13.09.2013]. Verfügbar unter: <http://www.kleintours.com/>.
- KLINGE, S., 2012. Hummer auf dem Traumschiff. In: *FM-Das Logistik Magazin*(12), S. 60–61.

- KOCH, J., 2008. *Kiel als Stopover-Hafen für Kreuzfahrtschiffe*. [Diplomarbeit]. *Potenziale und Möglichkeiten ihrer Nutzung*. Kiel: Christian-Albrechts-Universität zu Kiel.
- KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN, 12.05.2006. *2006/339/EG. Empfehlung der Kommission vom 8. Mai 2006 über die Förderung der Landstromversorgung von Schiffen an Liegeplätzen in den Häfen der Gemeinschaft*, Amtsblatt der Europäischen Union (L 125).
- KOPSCHE, G., 1996. Begrüßung. In: *Pretest und Weiterentwicklung von Fragebogen*. Schriftenreihe Spektrum Bundesstatistik. Stuttgart: Metzler-Poeschel, S. 5–6.
- KORDT, A., 2009. Cruising Scandinavia and the UK - excursions, facilities and challenges towards 2015. In: K.-H. BREITZMANN, Hg. *Cruise and Ferry Passenger Shipping on the Baltic Sea. Mass tourism and/or product differentiation? Baltic Maritime Symposium 09, 18/19 May 2009*. Beiträge und Informationen aus dem Ostseeinstitut für Marketing, Verkehr und Tourismus an der Universität Rostock. Rostock: Ostseeinst. für Marketing Verkehr und Tourismus an der Univ. Rostock, S. 202–211.
- KREILKAMP, E., 1998. Produkt- und Preispolitik. In: G. HAEDRICH, C. KASPAR, K. KLEMM und E. KREILKAMP, Hg. *Tourismus-Management. Tourismus-Marketing und Fremdenverkehrsplanung*. 3. völlig neu bearb. und wesentl. erw. Aufl. Berlin, New York: Walter de Gruyter, S. 325–356.
- KREUZFAHRTEN.DE, 2011a. *Kreuzfahrten - Kreuzfahrt - Schiffsreisen - Schiffsreise* [online] [Zugriff am: 25.02.2011]. Verfügbar unter: http://www.kreuzfahrten.de/kreuzfahrten-liste.html?la=de&ibo=&vs=&chk_typ=1&typ=1&kreuzfahrtangebote_id=29&schiffe_id=679&monat=0&jahr=2011&suchen=Suchen.
- KREUZFAHRTEN.DE, 2011b. *Kreuzfahrten - Kreuzfahrt - Schiffsreisen - Schiffsreise* [online] [Zugriff am: 25.02.2011]. Verfügbar unter: http://www.kreuzfahrten.de/kreuzfahrten-liste.html?la=de&ibo=&vs=&chk_typ=1&typ=1&kreuzfahrtangebote_id=108&schiffe_id=1994&monat=0&jahr=2011&suchen=Suchen.
- KREUZFAHRTEN.DE, 2011c. *Minitrips - die kurze Kreuzfahrt für den kurzen Urlaub!* [online] [Zugriff am: 06.03.2011]. Verfügbar unter: <http://www.kreuzfahrten.de/minitrips.html>.
- KRISTINA CRUISES, 2013. *Kristina Cruises risteilyt* [online] [Zugriff am: 14.09.2013]. Verfügbar unter: <http://www.kristinacruises.com/en/>.

- KRÜGER, K., 2007. *Entwicklungstendenzen der Kreuzfahrthäfen im südlichen und westlichen Ostseeraum*. [Diplomarbeit]. Rostock: Universität Rostock, Wirtschafts- und Sozialwissenschaftliche Fakultät.
- KÜNSTNER, C., 2007. *Angebots- und Nachfrageentwicklung in den Kreuzfahrthäfen der östlichen Ostseeanrainerstaaten*. [Diplomarbeit]. Rostock: Universität Rostock, Wirtschafts und Sozialwissenschaftliche Fakultät.
- KUß, A., 2012. *Marktforschung. Grundlagen der Datenerhebung und Datenanalyse*. 4., überarb. Aufl. Wiesbaden: Gabler.
- LAM, A. und K. REINIKAINEN, Juni 2014. *The Cruise Market & Outlook. ShipPax Market 14. Market reports & outlook for ferry, cruise, ro-ro and hi-speed shipping*. Schweden.
- LARSEN, B., 2009. Cruise trends in the Baltic Sea as an attractive destination. In: K.-H. BREITZMANN, Hg. *Cruise and Ferry Passenger Shipping on the Baltic Sea. Mass tourism and/or product differentiation? Baltic Maritime Symposium 09, 18/19 May 2009*. Beiträge und Informationen aus dem Ostseeinstitut für Marketing, Verkehr und Tourismus an der Universität Rostock. Rostock: Ostseeinst. für Marketing Verkehr und Tourismus an der Univ. Rostock, S. 95–109.
- LATKI, B., 2012. Ermittlung des langfristigen Flächenbedarfs für hafenaffine Entwicklungen und Layout-Entwicklungen – methodische Erfahrungen. In: K.-H. BREITZMANN, Hg. *Hafenentwicklung und Flächenvorsorge - Projekte und Erfahrungen in Mecklenburg-Vorpommern und im Ostseeraum. Port Development and Provision of Development sites - Projects and Experiences in Mecklenburg-Vorpommern and the Baltic Sea*. Beiträge und Informationen aus dem Ostseeinstitut für Marketing, Verkehr und Tourismus an der Universität Rostock. Rostock: Ostseeinst. für Marketing Verkehr und Tourismus an der Univ. Rostock, S. 141–150.
- LHG = LÜBECKER HAFEN-GESELLSCHAFT MBH, 2012. *Entgeltordnung für die Benutzung der von der Lübecker Hafen-Gesellschaft mbH (im folgenden LHG genannt) betriebenen Teile des öffentlichen Hafens der Hansestadt Lübeck 2012* [online] [Zugriff am: 25.04.2012]. Verfügbar unter: http://lhg-online.de/uploads/media/2011-12-12_Entgeltordnung_2012.pdf.
- LINDBLAD EXPEDITIONS und NATIONAL GEOGRAPHIC, 2013. *Adventure Cruise, Galapagos and Alaska Cruises with Lindblad Expeditions* [online] [Zugriff am: 15.09.2013]. Verfügbar unter: <http://www.expeditions.com/>.

- LIRN, T.C., H.A. THANOPOULOU, M.J. BEYNON und A.K.C. BERESFORD, 2004. An Application of AHP on Transshipment Port Selection: A Global Perspective. In: *Maritime economics & logistics : a quarterly scientific journal committed to the advancement of maritime economics as a distinct and well defined branch of both applied economics and international business*. 6(1), S. 70–91.
- LOUIS CRUISES, o. J. *Louis Brochure 2013* [online] [Zugriff am: 25.08.2013]. Verfügbar unter: https://www.louiscruises.com/media_files/docs/content_330/Louis-Brochure-2013-en.pdf.
- LÜSCH, J., P. BIEBIG, R. SCHÖNKNECHT und J. BERTHOLD, 1981. *Das Buch vom Hafen*. 1. Aufl. Berlin: Transpress.
- MANNING, E.W., 2012. Impacts of Cruising. In: M. VOGEL, A. PAPATHANASSIS und B. WOLBER, Hg. *The Business and Management of Ocean Cruises*. Wallingford, Oxfordshire, Cambridge, MA: CABI, S. 46–59.
- MANO MARITIME, 2013. *Cruise destinations map* [online] [Zugriff am: 29.08.2013]. Verfügbar unter: <http://www.mano.co.il/cruises/eng/destinations.php>.
- MARINE MATTERS, 2013. *OCEAN DREAM ex SPIRIT OF LONDON Survives* [online] [Zugriff am: 13.07.2013]. Verfügbar unter: <http://maritimematters.com/2012/01/ocean-dream-spirited-to-haikou-2/>.
- MARITIMHEUTE.DE, 2012. *Wismar – neue deutsche Kreuzfahrtdestination* [online] [Zugriff am: 28.09.2012]. Verfügbar unter: <http://www.maritimheute.de/wismar-neue-deutsche-kreuzfahrtdestination/>.
- MARITIMHEUTE.DE, 19.12.2012. *CLIA Europe: Umweltschutz hat für die europäische Kreuzfahrtindustrie große Priorität* [online] [Zugriff am: 20.12.2012]. Verfügbar unter: http://www.maritimheute.de/clia-europe-umweltschutz-hat-fur-die-europaische-kreuzfahrtindustrie-gro-se-prioritat/?utm_source=Maritim+Heute.de&utm_campaign=6ba05b5f5a-RSS_EMAIL_CAMPAIGN&utm_medium=email.
- MARKING, T. und R. ASHDOWN, 14.06.2011. *European Cruise Council 2011 Ports Summit* [online]. *A Summary Report* [Zugriff am: 18.02.2013]. Verfügbar unter: <http://www.cruise-norway.no/viewfile.aspx?id=3194>.
- MARTI, B.E., 1990. Geography and the cruise ship port selection process. In: *Maritime Policy & Management*. 17(3), S. 157–164.

- MARTI, B.E., 1992. Passenger perceptions of cruise itineraries. A Royal Viking Line case study. In: *Marine policy*. **16**(5), S. 360–370.
- MAYER, H.M., 1988. The Physical Harbor: New Demands on a Scarce Resource. In: M.J. HERSHMAN, Hg. *Urban ports and harbor management. Responding to change along U.S. waterfronts*. New York: Taylor & Francis, S. 77–98.
- Medcruise = MEDCRUISE - THE ASSOCIATION OF MEDITERRANEAN CRUISE PORTS, 2014. *Cruise Activities in MedCruise Ports* [online]. *Statistics 2013* [Zugriff am: 13.01.2015]. Verfügbar unter: http://www.medcruise.com/images/VariousDocs/Cruise_Activities_in_MedCruise_Ports_2014.pdf.
- MEFFERT, H., C. BURMANN und M. KIRCHGEORG, 2008. *Marketing. Grundlagen marktorientierter Unternehmensführung. Konzepte - Instrumente - Praxisbeispiele*. 10., vollst. überarb. u. erw. Aufl. Wiesbaden: Gabler.
- MEFFERT, H., C. BURMANN und M. KIRCHGEORG, 2012. *Marketing. Grundlagen marktorientierter Unternehmensführung. Konzepte - Instrumente - Praxisbeispiele*. 11., überarb. u. erw. Aufl. Wiesbaden: Gabler.
- MOHLER, P.P. und R. PORST, 1996. Pretest und Weiterentwicklung von Fragebogen. Einführung in das Thema. In: *Pretest und Weiterentwicklung von Fragebogen*. Schriftenreihe Spektrum Bundesstatistik. Stuttgart: Metzler-Poeschel, S. 7–15.
- MSC KREUZFAHRTEN, o. J. *Sommer 2013, Oktober 2013-November 2014* [online] [Zugriff am: 02.09.2013]. Verfügbar unter: <http://viewer.zmags.com/publication/a0a5e72e#/a0a5e72e/22>.
- MUNDT, J.W. und E.J. BAUMANN, 2007. Kreuzfahrten. In: J.W. MUNDT, Hg. *Reiseveranstaltung. Lehr- und Handbuch*. 6., völlig überarb. und erg. Aufl. München: Oldenbourg, S. 369–402.
- MURMANSK SHIPPING COMPANY (MSCO), 2013. *Fleet* [online] [Zugriff am: 17.09.2013]. Verfügbar unter: <http://msco.ru/en/fleet>.
- NASKI, K., 2004. *Eigentums- und Organisationsstrukturen von Ostseehäfen. Gemeinsamkeiten und Unterschiede in Marktwirtschafts- und Transformationsländern*. Rostock, Univ., Diss., 2004. Turku: Turun Yliopisto Painosalama. Turun Yliopiston Merenkulkualan Koulutus- ja Tutkimuskeskuksen julkaisuA, 40.

- NATIONAL GEOGRAPHIC EXPEDITIONS, 2013. *Small Ship Cruises* [online] [Zugriff am: 17.09.2013]. Verfügbar unter: <http://www.nationalgeographicexpeditions.com/triptypes/byship>.
- NEUKIRCHEN, H., Hg., 1970. *Handbuch Seeverkehr Band 3*. Berlin: Transpress, Verl. für Verkehrswesen, 3.
- NG, I.C., 2007. Establishing a service channel: a transaction cost analysis of a channel contract between a cruise line and a tour operator. In: *Journal of Services Marketing*. **21**(1), S. 4–14.
- NIPPON MARU, 2010. *Cruise Report* [online] [Zugriff am: 17.09.2013]. Verfügbar unter: <http://www.mopas.co.jp/cruise/>.
- NOBLE CALEDONIA, 2012. *MS Caledonian Sky & MS Island Sky Brochure Tour List* [online]. 2013-2015 [Zugriff am: 25.08.2013]. Verfügbar unter: http://www.noble-caledonia.co.uk/sections/brochure_list.asp?section=brochure&id=835.
- NORDIC MARKET, 01.09.2014. *Siemens baut ersten europäischen Landstromanschluss für Kreuzfahrtschiffe* [online] [Zugriff am: 14.11.2014]. Verfügbar unter: http://www.nordic-market.de/news/17121/siemens_baut_ersten_europaeischen_landstromanschluss_fuer_kreuzfahrtschiffe.htm.
- NORWEGIAN CRUISE LINE (NCL), 2013a. *Freestyle Cruise - Ships* [online] [Zugriff am: 17.09.2013]. Verfügbar unter: <http://www.ncl.com/freestyle-cruise/ships>.
- NORWEGIAN CRUISE LINE (NCL), 2013b. *Norwegian Pride of America Cruise Ship* [online]. *Ship Information & Highlights* [Zugriff am: 17.09.2013]. Verfügbar unter: http://www.ncl.com/cruise-ship/PRIDE_AMER/overview.
- o. V., 2007. Kreuzfahrten: Kurs Ostsee. Kreuzfahrttouristen entdecken das nordeuropäische Binnenmeer. In: *baltic sea magazine*, S. 5–10.
- o. V., 2008. *Kreuzfahrten weltweit. 2009/2010. Hochsee und Flüsse*. Hamburg: Gerd Achilles Verlag.
- OCEANIA CRUISES, 2013. *Cruise Vacations aboard Mid-Size Ships* [online] [Zugriff am: 17.09.2013]. Verfügbar unter: <http://de.oceaniacruises.com/>.
- OCEANIC GROUP, 2013. *The Company* [online] [Zugriff am: 17.09.2013]. Verfügbar unter: <http://www.theoceanicgroup.com/emp/emp2013/en/>.

- OCEANWIDE EXPEDITIONS, 2013. *Oceanwide Expeditions* [online] [Zugriff am: 18.09.2013]. Verfügbar unter: <http://www.oceanwide-expeditions.com/>.
- OECD, 19.12.2011. *Competition in Ports and Port Services 2011* [online]. *Policy Roundtables* [Zugriff am: 20.04.2012]. Verfügbar unter: <http://www.oecd.org/dataoecd/23/21/48837794.pdf>.
- OELIGER, D. und J. BALZ, 2011. *Mir stinkts! – NABU Kampagne für eine saubere Kreuzschifffahrt* [online] [Zugriff am: 19.10.2014]. Verfügbar unter: http://www.nabu.de/downloads/mir_stinkts/NABU%20Hintergrund_Kreuzschifffahrt-Kampagne_final.pdf.
- ONE OCEAN EXPEDITIONS, 2013. *Antarctic and Arctic Cruises* [online] [Zugriff am: 17.09.2013]. Verfügbar unter: <http://www.oneoceanexpeditions.com/>.
- OPPEL, J.-A., 2002. *Strategische Hafenplanung. Analyse, Strategie und Investitionsprogramm für einen Fährhafenbetrieb am Beispiel des Lübecker Hafens*. Bremen: ISL. Book series / Institute of Shipping Economics and Logistics, 28.
- ORION EXPEDITION CRUISES, 2013. *Luxury Cruises To All Around The World* [online] [Zugriff am: 17.09.2013]. Verfügbar unter: <http://www.orioncruises.com.au/>.
- P&O CRUISES, 2012. *P&O Cruises* [online]. *January 2013-March 2014* [Zugriff am: 03.09.2013]. Verfügbar unter: <http://www.pocruises.com/brochure>.
- P&O CRUISES, 2013. *Brochures* [online] [Zugriff am: 17.09.2013]. Verfügbar unter: <http://www.pocruises.com.au/brochures/pages/default.aspx>.
- PALLIS, A.A. und G.K. VAGGELAS, 2005. Port Competitiveness and the EU 'Port Services' Directive: the Case of Greek Ports. In: *Maritime economics & logistics : a quarterly scientific journal committed to the advancement of maritime economics as a distinct and well defined branch of both applied economics and international business*. 7(2), S. 116–140.
- PALLIS, A.A., T.K. VITSOUNIS, P.W.d. LANGEN und T.E. NOTTEBOOM, 2011. Port Economics, Policy and Management. Content Classification and Survey. In: *Transport Reviews: A Transnational Transdisciplinary Journal*. 31(4), S. 445–471.

- PAPATHANASSIS, A., 2012. Core Cruise Operator Processes and Systems: Overview and Challenges. In: M. VOGEL, A. PAPATHANASSIS und B. WOLBER, Hg. *The Business and Management of Ocean Cruises*. Wallingford, Oxfordshire, Cambridge, MA: CABI, S. 77–89.
- PAPATHANASSIS, A. und I. BECKMANN, 2011. Assessing the ‘poverty of cruise theory’ hypothesis. In: *Annals of Tourism Research (ATR)*. **38**(1), S. 153–174.
- PASSAT KREUZFAHRTEN, 2013. *Leinen los für MS Delphin* [online] [Zugriff am: 19.09.2013]. Verfügbar unter: <http://www.passatkreuzfahrten.de/>.
- PAUL GAUGUIN CRUISES, 2013. *2013 Sailing Schedule* [online] [Zugriff am: 03.09.2013]. Verfügbar unter: <http://www.pgcruses.com/destinations/itineraries/schedule>.
- PEACE BOAT US, 2013. *Peace Boat US* [online] [Zugriff am: 19.09.2013]. Verfügbar unter: <http://www.peaceboat-us.org/>.
- PEISLEY, T., 2008. *2020 vision: New Focus for the Global Cruise Industry. Europe challenges North American dominance - could Asia be next?* A Seatrade research report. Colchester.
- PEISLEY, T., 2010. *Cruising at the crossroads. Could regulators succeed where the global economic crisis failed and put an end to growth? A worldwide analysis to 2025*. Colchester: Seatrade Communications. A Seatrade research report.
- PEISLEY, T., 2014. *End of the Beginning for Cruising. A worldwide analysis with 20 year (2014-2034) forecasts by Tony Peisley*. A Seatrade research report. Colchester.
- PERUCIC, D., 2007. The impact of globalization on supply and demand in the cruise industry. In: *Tourism and Hospitality Management*. **13**(3), S. 665–680.
- PETERSEN, S.B., 2008. The turn-around function of cruise ports – operator’s requirements and regional effects. In: K.-H. BREITZMANN, Hg. *Cruise and Ferry Passenger Shipping. Growth Potential, Ports, Regional Marketing and Economic Effects in the Baltic Sea Region. International Conference, 21-23 November 2007*. Beiträge und Informationen aus dem Ostseeinstitut für Marketing, Verkehr und Tourismus an der Universität Rostock. Rostock: Ostseeinst. für Marketing Verkehr und Tourismus an der Univ. Rostock, S. 131–146.

- PHOENIX SEEREISEN, 2011. *Kataloge 2013 - Kreuzfahrten mit MS Amadea, MS Albatros und MS Artania* [online] [Zugriff am: 24.08.2013]. Verfügbar unter: <http://www.katalog.com/kataloge/produkte/phoenix-seereisen-kataloge-2013--kreuzfahrten-mit-ms-amadea--ms-albatros-und-ms-artania/>.
- PLANTOURS KREUZFAHRTEN, 2013. *PLANTOURS Kreuzfahrten* [online] [Zugriff am: 19.09.2013]. Verfügbar unter: <http://www.plantours-partner.de/>.
- PLEIN CAP, 2013. *Spécialistes des Croisières 100 % Francophones* [online] [Zugriff am: 19.09.2013]. Verfügbar unter: <http://www.plein-cap.com/>.
- POJER, K.J. und M. BEHREND, 11.11.2014. *"Auf zu neuen Ufern!" Die Erschließung neuer Kreuzfahrtdestinationen* [Vortrag]. Hamburg. Kreuzfahrt Kongress 2014: Hapag-Lloyd Kreuzfahrten GmbH.
- POLAR KREUZFAHRTEN - FIETZ GMBH, 2013. *Arktis- und Antarktis-Reisen mit FIETZ GmbH Polar-Kreuzfahrten.de* [online] [Zugriff am: 19.09.2013]. Verfügbar unter: <http://www.polar-kreuzfahrten.de/>.
- POLAR LATITUDES, 2013. *Partners in Polar Adventures* [online] [Zugriff am: 19.09.2013]. Verfügbar unter: <https://www.polar-latitudes.com/>.
- POLAR QUEST, 2013. *Travel to Svalbard, Antarctica and the gems in between* [online] [Zugriff am: 19.09.2013]. Verfügbar unter: <http://www.polar-quest.com/>.
- POLLERT, A., B. KIRCHNER und J. MORATO POLZIN, 2001. *Duden - das Lexikon der Wirtschaft. Grundlegendes Wissen von A bis Z*. Mannheim, Leipzig, Wien, Zürich: Dudenverlag.
- POMPL, W., 1997. *Touristikmanagement 1. Beschaffungsmanagement*. 2., aktualisierte und erw. Aufl. Berlin, Heidelberg, New York, Barcelona, Budapest, Hongkong, London, Mailand, Paris, Santa Clara, Singapur, Tokio: Springer.
- PORST, R., 2011. *Fragebogen. Ein Arbeitsbuch*. 3. Aufl. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften | Springer Fachmedien Wiesbaden GmbH. Studienskripten zur Soziologie.
- PORT OF HAMBURG, 2015. *Hamburg Port Authority* [online] [Zugriff am: 24.04.2015]. Verfügbar unter: <http://www.hafen-hamburg.de/content/hamburg-port-authority>.
- PORT OF KALUNDBORG, o. J. *Welcome to Kalundborg* [online]. *One port, many destinations* [Zugriff am: 27.01.2011]. Verfügbar unter: <http://www.cruisekalundborg.dk/>.

- PORTER, M.E., 2008. *Wettbewerbsstrategie. Methoden zur Analyse von Branchen und Konkurrenten. Aus dem Englischen von Volker Brandt und Thomas Carl Schwoerer.* [Neuausg.]. Frankfurt, New York: Campus-Verlag.
- PORTUSCALE CRUISES, 2013. *The discoveries continue* [online] [Zugriff am: 20.09.2013]. Verfügbar unter: <http://www.portuscalecruises.pt/pt-PT/Portuscale-Cruises--The-discoveries-continue.aspx>.
- POSEIDON EXPEDITIONS, 2013. *Arctic and Antarctica Cruise* [online] [Zugriff am: 20.09.2013]. Verfügbar unter: <http://poseidonexpeditions.com/>.
- PREMIER, 2013. *Welcome to Premier* [online] [Zugriff am: 20.09.2013]. Verfügbar unter: <http://www.premier-experience.com/>.
- PRINCESS CRUISES, 08.10.2012. *Kreuzfahrtträume* [online]. *Routenübersicht Januar 2013 bis Mai 2014* [Zugriff am: 29.08.2013]. Verfügbar unter: http://www.princesscruises.de/sites/princess/files/downloads/Princess_Katalog_2013_2014_RZ_01012012.pdf.
- PULLMANTUR, o. J. *Cruises 2013 - Experience what you've always dreamed of on a Pullmantur Cruise* [online]. *Special Agent Edition* [Zugriff am: 02.09.2013]. Verfügbar unter: <http://www.pullmantur.es/media/pdf/catalogos-reducidos/cruceros-2013-pullmantur-internacional.pdf>.
- QUARK EXPEDITIONS, 2013. *Brochures* [online] [Zugriff am: 20.03.2013]. Verfügbar unter: <http://www.quarkexpeditions.com/en/travel-resources/brochures>.
- RCL CRUISES LTD., o. J. *Azamara Club Cruises* [online]. *Luxus Kreuzfahrt, Ultra-Luxus-Schiffsreisen* [Zugriff am: 07.05.2014]. Verfügbar unter: <http://www.azamarclubcruises.de/>.
- RCL CRUISES LTD., 17.03.2014. *Celebrity Cruises bietet 2015 noch mehr Übernachtaufenthalte in Europa.* [Pressemitteilung] [online] [Zugriff am: 07.05.2014]. Verfügbar unter: <http://www.celebritycruises.at/pressemitteilungen/europakreuzfahrten-2015-16.htm>.
- REGENT SEVEN SEAS CRUISES, 2013. *Regent Seven Seas Unveils 2013 Med, Baltic, Alaska Schedule - Regent Seven Seas Luxury Cruises* [online] [Zugriff am: 04.09.2013]. Verfügbar unter: <http://regentsevenseasluxcruises.com/news/Regent-Seven-Seas-Unveils-2013-Med-Baltic-Alaska-Schedule/>.

RODRIGUE, J.-P. und T. NOTTEBOOM, 5-8 September 2012. *The geography of cruise shipping* [Vortrag]. *Itineraries, capacity deployment and ports of call. Paper presented at International Association of Maritime Economists (IAME) Conference*. Taipei, Taiwan. [Zugriff am: 16.02.2013]. Verfügbar unter: http://www.porteconomics.eu/component/docman/doc_download/498-2012-iame-the-geography-of-cruise-itinaries-rodriguenotteboom.html.

RØNNINGEN, M., 2010. Innovative Processes in a Nature-Based Tourism Case: The Role of a Tour-operator as the Driver of Innovation. In: *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism*. **10**(3), S. 190–206.

Rostock Port - HERO = HAFEN-ENTWICKLUNGSGESELLSCHAFT ROSTOCK MBH, 2015. *Rostock Port* [online]. *Der Seehafen Rostock* [Zugriff am: 20.04.2015]. Verfügbar unter: http://www.rostock-port.de/hafen_rostock/der_seehafen.html.

Rostock Port - HERO = ROSTOCK PORT - HAFEN-ENTWICKLUNGSGESELLSCHAFT ROSTOCK MBH, 2007. *Weitere Hafenanlagen in Rostock* [online] [Zugriff am: 15.12.2010]. Verfügbar unter: http://www.rostock-port.de/hafen_rostock/weitere_hafenanlagen.html.

Rostock Port - HERO = ROSTOCK PORT - HAFEN-ENTWICKLUNGSGESELLSCHAFT ROSTOCK MBH, 2012a. *Regulations and Harbour Charges 2012* [online]. *for the use of the harbour accessible to public transport of the Hafen-Entwicklungsgesellschaft Rostock mbH and of the passenger quay at Warnemünde / Neuer Strom* [Zugriff am: 25.04.2012]. Verfügbar unter: http://www.rostock-port.de/fileadmin/user_upload/pdf/entgelte_eng/Hafenentgelte_2012_Kreuzschiffahrt_2._Fassung.pdf.

Rostock Port - HERO = ROSTOCK PORT - HAFEN-ENTWICKLUNGSGESELLSCHAFT ROSTOCK MBH, 2012b. *Rostock Port* [online]. *Das Unternehmen* [Zugriff am: 29.07.2012]. Verfügbar unter: http://www.rostock-port.de/hafenentwicklungsgesellschaft/das_unternehmen.html.

ROYAL CARIBBEAN CRUISES LTD., 09.04.2013. *2012 Annual Report* [online] [Zugriff am: 20.08.2013]. Verfügbar unter: <http://www.annualreports.com/Company/1249>.

ROYAL CARIBBEAN INTERNATIONAL, 05.09.2012. *Weltweite Kreuzfahrten* [online]. *Januar 2013 - April 2014* [Zugriff am: 03.09.2013]. Verfügbar unter: http://www.royal-caribbean.de/downloads/RCI-Weltweite_Kreuzfahrten_2013_2014.pdf.

- SAGA, o. J. *Cruise news* [online]. *June 2013 to March 2014* [Zugriff am: 04.09.2013]. Verfügbar unter: http://sagaholidays.inbro.net/seeinsidebrochure/Saga-Holidays_Cruise-news-Jun-2013...Mar-2014/Back-cover-/Portugal-and-the-Canary-Islands-/pages_38-38.
- SALAMIS CRUISE LINES, o. J. *Salamis Filoxenia* [online]. *Brochure 2013 (Greek)* [Zugriff am: 04.09.2013]. Verfügbar unter: <http://www.salamiscruiselines.com/en/pdf-documents/category/3-brochure-2013.html>.
- SCHÄFER, C., 1998. *Kreuzfahrten. Die touristische Eroberung der Ozeane*. Nürnberg: Im Selbstverlag des Wirtschafts- und Sozialgeographischen Instituts der Friedrich-Alexander-Universität. Nürnberger wirtschafts- und sozialgeographische Arbeiten, 51.
- SCHEUCH, E.K., 1996. Die Notwendigkeit von Pretests zur Vorbereitung statistischer Erhebungen. In: *Pretest und Weiterentwicklung von Fragebogen*. Schriftenreihe Spektrum Bundesstatistik. Stuttgart: Metzler-Poeschel, S. 16–27.
- SCHIFFS-FEELING, Mai 2012. *Online-Kataloge* [online] [Zugriff am: 24.08.2013]. Verfügbar unter: <http://www.schiffs-feeling.de/infos/online-kataloge/index.html>.
- SCHIOLDAN, M., o. J. *Climate and environment - Aalborg Havn A/S* [online] [Zugriff am: 24.01.2011]. Verfügbar unter: <http://www.aalborghavn.com/default.asp?PageID=300>.
- SCHRAND, A., 2003. Schiffstouristik-Marketing. In: P. ROTH und A. SCHRAND, Hg. *Touristikmarketing. Das Marketing der Reiseveranstalter, Verkehrsträger und Tourismusdestinationen*. 4., überarbeitete und aktualisierte Auflage. München: Vahlen, S. 177–209.
- SCHROEDER, G., 2002. *Lexikon der Tourismuswirtschaft*. 4. Aufl. Hamburg: TourCon Hannelore Niedecken GmbH.
- SCHUBERT, D., 2009. Cruise development in Ports of Stockholm and future challenges and possibilities. In: K.-H. BREITZMANN, Hg. *Cruise and Ferry Passenger Shipping on the Baltic Sea. Mass tourism and/or product differentiation? Baltic Maritime Symposium 09, 18/19 May 2009*. Beiträge und Informationen aus dem Ostseeinstitut für Marketing, Verkehr und Tourismus an der Universität Rostock. Rostock: Ostseeinst. für Marketing Verkehr und Tourismus an der Univ. Rostock, S. 110–119.

- SCHULZ, A., o. J. *Hochseekreuzfahrten - Fahrtgebiete* [online] [Zugriff am: 10.01.2013]. Verfügbar unter: <http://www.tourismus-kreuzfahrten.de/hochseekreuzfahrten/fahrtgebiete-hochsee-kreuzfahrt>.
- SCHULZ, A., 2010. *Grundlagen Verkehr im Tourismus. Fluggesellschaften, Kreuzfahrten, Bahnen, Busse und Mietwagen*. München: Oldenbourg.
- SCHULZ, A. und J. AUER, 2010. *Kreuzfahrten und Schiffsverkehr im Tourismus*. München: Oldenbourg.
- SCHÜßLER, O., 2005. *Passagier-Schiffahrt. Ein Handbuch für Reiseverkehrskaufleute in Ausbildung und Praxis ; ausführliche Informationen über Kreuzfahrten, Flusskreuzfahrten, Fährschiffe, Frachtschiffe, Boots- und Yachtreisen*. 2. Aufl. Frankfurt: DRV.
- SCHÜßLER, O., 2011. *Der Kreuzfahrtenmarkt Deutschland 2010. Die Branchenanalyse des Deutschen ReiseVerbands (DRV)*. Berlin: DRV.
- SEA CLOUD CRUISES, März 2010. *Faszination Yachting 2013* [online]. *Sea Cloud - Sea Cloud II - River Cloud II* [Zugriff am: 04.09.2013]. Verfügbar unter: http://www.seacloud.com/fileadmin/user_upload/virtual_catalogues/Faszination_Yachting_2013_deutsch/pdf/Faszination_Yachting_2013_deutsch_09.1.13.pdf.
- SEABOURN CRUISE LINE, 2012. *The Cruise Collection 2013 - 2014* [online] [Zugriff am: 04.09.2013]. Verfügbar unter: http://pages.nxtbook.com/nxtbooks/seabourn/cruisecollection1314/offline/seabourn_cruisecollection1314.pdf.
- SEADREAM YACHT CLUB, 2012. *Brochure 2013 - 2014* [online] [Zugriff am: 04.09.2013]. Verfügbar unter: <http://brochures.seadream.com/seadream-main-brochure-2013-2014-ger/files/assets/common/downloads/SeaDream%20Brochure%202013-2014%20GER.pdf>.
- SEITZ, E. und W. MEYER, 1995. *Tourismusmarktforschung. Ein praxisorientierter Leitfaden für Touristik und Fremdenverkehr*. München: Vahlen.
- SKORPIOS CRUISES, o. J. *M/V Skorprios II* [online] [Zugriff am: 04.09.2013]. Verfügbar unter: http://www.skorprios.cl/EN/papel_digital/.
- SMALL SHIP CRUISES INC, 2013. *Elegant Cruises Tours - Various Destinations* [online] [Zugriff am: 12.03.2013]. Verfügbar unter: <http://www.smallship-cruises.com/elegantcruisesandtours.shtml>.

- SONG, D.-W., 2003. Port co-opetition in concept and practice. In: *Maritime Policy & Management*. **30**(1), S. 29–44.
- StAGN = STÄNDIGER AUSSCHUSS FÜR GEOGRAPHISCHE NAMEN, 2008. *Großgliederung Europas* [online]. *Vorschlag* [Zugriff am: 14.02.2011]. Verfügbar unter: http://de.academic.ru/pictures/dewiki/103/grossgliederung_europas.png.
- STAR CLIPPERS, 2012. *Star Clippers - Traumurlaub unter Segeln* [online]. *November 2012-April 2014* [Zugriff am: 20.08.2013]. Verfügbar unter: <http://www.star-clippers.de/kataloge.html>.
- STAR CRUISES, 2013. *Cruise Calender* [online] [Zugriff am: 05.09.2013]. Verfügbar unter: <http://www.starcruises.com/en/home/ships/cruise-calendar.aspx>.
- STARITZ, E., Juni 2009. *Umweltmanagementsysteme in europäischen Häfen. Diskussion der Einführung eines Umweltmanagementsystems am Beispiel der Hamburg Port Authority*. Lüneburg.
- STARSETZKI, T., 2003. Rekrutierungsformen und ihre Einsatzbereiche. In: A. THEOBALD, M. DREYER und T. STARSETZKI, Hg. *Online-Marktforschung. Theoretische Grundlagen und praktische Erfahrungen*. 2., vollst. überarb. u. erw. Aufl. Wiesbaden: Gabler, S. 41–54.
- STEVENS, H., 1999. *The institutional position of seaports. An international comparison*. Dordrecht, Boston, London: Kluwer Academic Publishers. GeoJournal library, Vol. 51.
- SUN ISLAND TOURS, 2012. *Cruising Mediteranean 2013* [online] [Zugriff am: 24.10.2013]. Verfügbar unter: <http://sunislandtours.com.au/brochures/Cruising-2013.pdf>.
- TERCEK, J., 2009. World-wide cruise developments and Royal Caribbean approaches for Europe and the Baltic. In: K.-H. BREITZMANN, Hg. *Cruise and Ferry Passenger Shipping on the Baltic Sea. Mass tourism and/or product differentiation? Baltic Maritime Symposium 09, 18/19 May 2009*. Beiträge und Informationen aus dem Ostseeinstitut für Marketing, Verkehr und Tourismus an der Universität Rostock. Rostock: Ostseeinst. für Marketing Verkehr und Tourismus an der Univ. Rostock, S. 40–64.
- THOMSON, 2013. *Cruise Holidays and Cruise Deals* [online] [Zugriff am: 23.09.2013]. Verfügbar unter: <http://www.thomson.co.uk/cruise.html>.

- TONGZON, J., 2002. *Port Choice Determinants in a Competitive Environment*. IAME Panama 2002 Conference Proceedings.
- TONGZON, J.L. und L. SAWANT, 2007. Port choice in a competitive environment : from the shipping lines' perspective. In: *Applied economics*. **39**(4), S. 477–492.
- TOVAR, B., S. JARA-DÍAZ und L. TRUJILLO, 2007. Econometric estimation of scale and scope economies within the port sector : a review. In: *Maritime Policy & Management*. **34**(3), S. 203–223.
- TRANS GLOBAL TOURS, 2012. *go7seas Kreuzfahrten* [online] [Zugriff am: 11.12.2012]. Verfügbar unter: <http://www.go7seas-kreuzfahrten.de/>.
- TRANSOCEAN KREUZFAHRTEN, 2013. *Home* [online] [Zugriff am: 23.09.2013]. Verfügbar unter: <http://www.transocean.de/>.
- TRAVEL DYNAMICS INTERNATIONAL, 2013. *Excellence in Small Ship Cruising* [online] [Zugriff am: 05.09.2013]. Verfügbar unter: <http://www.traveldynamicsinternational.com/viewallcruises.asp#CRUISES>.
- TROPICANA CRUISES, 2013. *Tropicanacruises* [online] [Zugriff am: 23.09.2013]. Verfügbar unter: <http://www.tropicanacruises.com/es/>.
- TUI CRUISES, Februar 2012. *TUI Cruises* [online]. *Ihr Reiseführer für die Mein Schiff. April 2013-April 2014* [Zugriff am: 02.09.2013]. Verfügbar unter: <http://tuicruises.com/presse/presseservice/>.
- UGA = GESCHÄFTSSTELLE DES UMWELTGUTACHTERAUSSCHUSSES, Februar 2010. *EMAS Info* [online]. *Informationen über das europäische Umweltmanagementsystem* [Zugriff am: 06.04.2011]. Verfügbar unter: http://www.emas.de/fileadmin/user_upload/06_service/PDF-Dateien/UGA_Infoblatt-EMAS_Feb_2010.pdf.
- UGBOMA, C., O. UGBOMA und I.C. OGWUDE, 2006. An Analytic Hierarchy Process (AHP) Approach to Port Selection Decisions. Empirical Evidence from Nigerian Ports. In: *Maritime economics & logistics : a quarterly scientific journal committed to the advancement of maritime economics as a distinct and well defined branch of both applied economics and international business*. **8**(3), S. 251–266.
- UN-CRUISE ADVENTURES, 2013. *An Un-Cruise Experience* [online] [Zugriff am: 04.09.2013]. Verfügbar unter: <http://www.un-cruise.com/>.

- UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT, 1993. *Strategic Planning for Port Authorities* [online]. *Report by the UNCTAD secretariat* [Zugriff am: 09.09.2013]. Verfügbar unter: <http://r0.unctad.org/ttl/docs-un/unctad-ship-646/en/g9352871.pdf>.
- UN = UNITED NATIONS, 2010. *International Recommendations for Tourism Statistics 2008* [online] [Zugriff am: 25.02.2013]. Verfügbar unter: http://unstats.un.org/unsd/publication/Seriesm/SeriesM_83rev1e.pdf.
- UNWTO = UNITED NATIONS WORLD TOURISM ORGANIZATION, 2012. *UNWTO Annual Report 2011* [online] [Zugriff am: 24.02.2013]. Verfügbar unter: http://dtxtq4w60xqpw.cloudfront.net/sites/all/files/pdf/annual_report_2011.pdf.
- UNWTO = WORLD TOURISM ORGANIZATION, 2007. *Tourism market trends 2006. Middle East. Annex*. Madrid: WTO.
- UNWTO = WORLD TOURISM ORGANIZATION, 2014. *Annual Report 2013* [online] [Zugriff am: 23.06.2014]. Verfügbar unter: http://dtxtq4w60xqpw.cloudfront.net/sites/all/files/pdf/unwto_annual_report_2013_web.pdf.
- VAGGELAS, G.K. und A.A. PALLIS, 2010. Passenger ports. Services provision and their benefits. In: *Maritime Policy & Management*. **37**(1), S. 73–89.
- VARIETY CRUISES, 2013. *The yacht cruise experience* [online]. *2013-14 Cruise Book* [Zugriff am: 03.09.2013]. Verfügbar unter: <http://www.varietycruises.com/>.
- VDR = VERBAND DEUTSCHER REEDER, 2007. *Marpol Annex VI* [online]. *Regulations for the prevention of air pollution from ships* [Zugriff am: 14.02.2012]. Verfügbar unter: http://www.bsh.de/de/Meeresdaten/Umweltschutz/MARPOL_Umweltuebereinkommen/MARPOL-Broschuere.pdf.
- VDR = VERBAND DEUTSCHER REEDER, 18.12.2009. *Positionspapier zur Reduzierung der Schiffsemissionen in Häfen* [online] [Zugriff am: 10.02.2012]. Verfügbar unter: http://www.reederverband.de/fileadmin/vdr/pdf/themen_und_positionen/18.12.09_Landstrom_Paper.pdf.
- VENUS CRUISE, 2013. *Pacific Venus* [online] [Zugriff am: 12.09.2013]. Verfügbar unter: <http://www.venus-cruise.co.jp/>.

- VÉRONNEAU, S. und J. ROY, 2012. Cruise Lines' Purchasing and Logistics Management. In: M. VOGEL, A. PAPATHANASSIS und B. WOLBER, Hg. *The Business and Management of Ocean Cruises*. Wallingford, Oxfordshire, Cambridge, MA: CABI, S. 90–100.
- VIKING OCEAN CRUISES, 2013. *Book an ocean cruise at 2 for 1 prices!* [online] [Zugriff am: 23.09.2013]. Verfügbar unter: <http://www.vikingcruises.com/oceans/>.
- VOGEL, M., 2004. Wettbewerb der Kreuzfahrthäfen. Oder: Wie man Schiffe angelt. In: *An Bord - Das Magazin für Schiffsreisen und Seewesen*(4).
- VOYAGES OF DISCOVERY und SWAN HELLENIC, März 2012. *World 2012 Discovery Cruises* [online]. *October 2012 - May 2013* [Zugriff am: 05.09.2013]. Verfügbar unter: http://www.cruising.com.au/util/doc.jsp?n=SH_VOD_Aus_w12_cruiseco_final_13208766788471.pdf.
- VOYAGES TO ANTIQUITY, 2013. *Historic & Cultural Cruises in the Mediterranean, Africa & Asia* [online] [Zugriff am: 23.09.2013]. Verfügbar unter: <http://www.voyagestoantiquity.com/>.
- WARD, D., 2009. *Berlitz complete guide to cruising & cruise ships*. 18. ed. London: Berlitz.
- WEIGEND, T., 2009. Trends in cruise vessel design - solution for mass tourism and product differentiation. In: K.-H. BREITZMANN, Hg. *Cruise and Ferry Passenger Shipping on the Baltic Sea. Mass tourism and/or product differentiation? Baltic Maritime Symposium 09, 18/19 May 2009*. Beiträge und Informationen aus dem Ostseeinstitut für Marketing, Verkehr und Tourismus an der Universität Rostock. Rostock: Ostseeinst. für Marketing Verkehr und Tourismus an der Univ. Rostock, S. 65–94.
- WENSKE, C., 2008. Umweltmanagement in Seehäfen. In: K.-H. BREITZMANN, Hg. *Umweltmanagement in Seehäfen*. Beiträge und Informationen aus dem Ostseeinstitut für Marketing, Verkehr und Tourismus an der Universität Rostock. Rostock: Ostseeinst. für Marketing Verkehr und Tourismus an der Univ. Rostock, S. 7–88.
- WEPNER, P., September 2012. *Silversea Cruises veröffentlicht Kreuzfahrten für 2013* [online] [Zugriff am: 04.09.2013]. Verfügbar unter: <http://www.schiffe-und-kreuzfahrten.de/silversea-cruises-veroeffentlicht-kreuzfahrten-fuer-2013/>.
- WIEGMANS, B.W., A. VAN DER HOEST und T.E. NOTTEBOOM, 2008. Port and terminal selection by deep-sea container operators. In: *Maritime Policy & Management*. **35**(6), S. 517–534.

- WILD, P., 2009. A comparative analysis of cruise tourism trends and prospects. In: K.-H. BREITZMANN, Hg. *Cruise and Ferry Passenger Shipping on the Baltic Sea. Mass tourism and/or product differentiation? Baltic Maritime Symposium 09, 18/19 May 2009*. Beiträge und Informationen aus dem Ostseeinstitut für Marketing, Verkehr und Tourismus an der Universität Rostock. Rostock: Ostseeinst. für Marketing Verkehr und Tourismus an der Univ. Rostock, S. 13–26.
- WILD, P. und J. DEARING, 2000. Development of and prospects for cruising in Europe. In: *Maritime Policy & Management*. **27**(4), S. 315–333.
- WINDSTAR CRUISES, 2013. *2013 Voyage Collection* [online] [Zugriff am: 05.09.2013]. Verfügbar unter: http://issuu.com/windstarcruises/docs/98044-d_ws_atlas_single_pgs/1.
- WORLD CRUISE NETWORK, September 2007. *From Port to Port* [online]. *Cruise lines are constantly on the lookout for exciting destinations, a major opportunity for new port developments* [Zugriff am: 16.01.2015]. Verfügbar unter: <http://www.worldcruise-network.com/features/feature1306>.
- WTO = WORLD TOURISM ORGANIZATION, 2003. *Worldwide cruise ship activity*. Madrid: World Tourism Organization.
- WTO = WORLD TOURISM ORGANIZATION, 2010. *Cruise Tourism. Current Situation and Trends*. Madrid.
- ZEGRAHM EXPEDITIONS, 2011. *Zegrahm Expeditions* [online]. *2013 Advance Calendar* [Zugriff am: 25.08.2013]. Verfügbar unter: http://www.smallshipadventure.com/pdf/itineraries/Zoe%20Itineraries/2013_Advance_Calendar.pdf.
- ZEHNTER, C., A. BURGER und J. OVTCHAROVA, 06.07.2012. *Key-Performance-Analyse von Methoden des Anforderungsmanagements*. Kit Scientific Reports 7620.
- ZONDAG, B., P. BUCCI, P. GÜTZKOW und G. DE JONG, 2010. Port competition modeling including maritime, port, and hinterland characteristics. In: *Maritime Policy & Management*. **37**(3), S. 179–194.